AUTO NOTIZIE

Supplemento al numero 61 de «Il Piccolo» del 27 marzo 1991

INSERTO MENSILE DEL
CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



1 *IN QUESTO NUMERO:*

LE MERCEDES SERIE «S»: LA PRESTIGIOSA GAMMA

L'AMMIRAGLIA «CROMA» CAMBIA IL SUO LOOK

ECCO L'ESPACE NUOVA SERIE: UNA MONOVOLUME SPAZIALE

IL TRAFFICO VA IN «TILT»: INTERVISTA A CECCHINI

L'USATO A TRIESTE
QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 30 APRILE

IN COLLABORAZIONE CON
crt CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

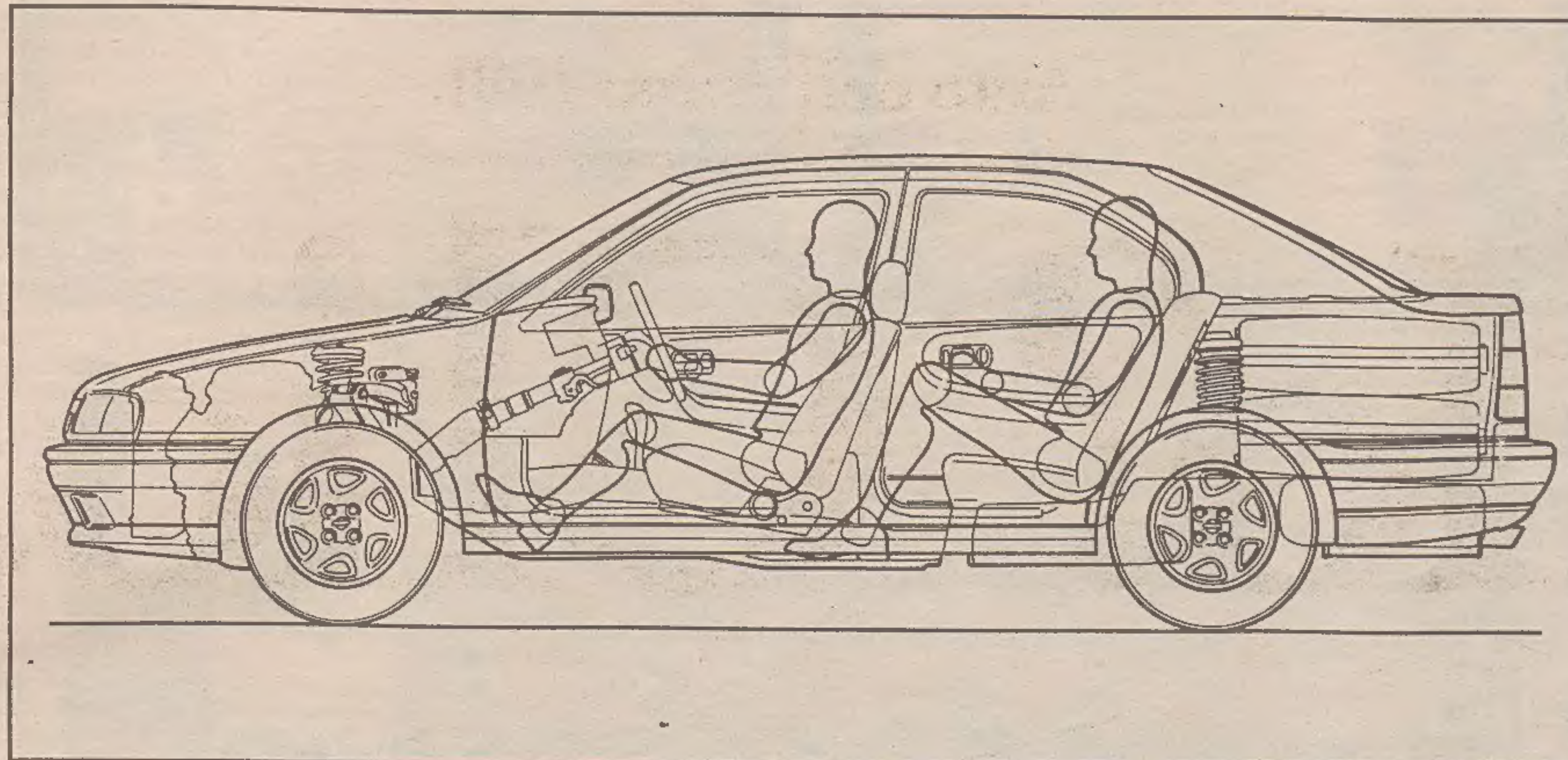
A CURA DELLA SPE - SOCIETÀ PUBBLICITÀ EDITORIALE

IL MOMENTO DELLE QUATTRO RUOTE

Ma l'auto non è un demonio

La nuova filosofia - L'altalena dei numeri - Alla ricerca di cilindrate superiori

Commento di
Roberto Carella



Ma chi ha paura dell'auto cattiva? C'è il rischio che la «fedele compagna» dell'uomo moderno venga demonizzata e sacrificata sull'altare dell'ambiente, pagando le colpe di tutte le fonti inquinanti. E c'è un altro rischio: che le nostre vie scoppino per l'insufficienza di strutture ricettive. Ma un dato è certo: l'auto non si cancella, poichè la vita moderna procede su quattro pneumatici.

Il 1990 è stato l'anno dei record: con due milioni e mezzo di vetture vendute in Italia si è forse raggiunto il «tetto» naturale del mercato. Non si può salire all'infinito. Lo stesso Agnelli aveva avvertito che vi sarebbe stata una «contrazione» e che ci si doveva preparare a un «livellamento più in basso» delle vendite. Ma dietro l'angolo c'era lo spettro del crollo, della crisi, innescati dalla guerra nel Golfo persico. Ora la grande paura è passata e dai primi dati di primavera si può ipotizzare una certa «tenuta» dell'auto. Pur senza facili illusioni.

Il dopo Ginevra ha comunque fornito delle indicazioni precise. Innanzitutto, il diesel sembra spacciato in Italia, ma nel resto del Continente gode ancora di fiducia, anche per gli investimenti fatti da Case come la Peugeot e la Mercedes. Si parla di un abbattimento del super-bollo, ma difficilmente le casse dello Stato rinunceranno a breve termine a questo corposo introito. Leggera flessione anche per i fuoristrada, ma l'arrivo del nuovo Pajero e della Frontera rilanceranno il settore. In discesa in Italia il cosiddetto segmento A, quello, per intenderci, delle super-utilitarie. Panda, 126 e Marbella «fanno ancora numeri» eccellenti, ma il cliente-tipo si sta orientando verso vetturette di categoria leggermente superiore, anche per merito delle «promotion» di molte Case, soprattutto su modelli in odore di restyling. E comunque l'italiano per la prima macchina punta risolutamente in alto, a quota 1600; e pensare che fino a pochi anni fa questa era la cilindrata delle famiglie abbienti. Il successo della «Tempra (già in pole position nelle graduatorie di vendita) ne è la conferma.

Ma le pur eccellenti vetture di casa nostra stanno subendo il «ritorno» delle straniere e sono state scavalcate oltre la fatidica quota del 50 percento del mercato. Il match è quanto mai aperto, e l'ago della bilancia oscilla costantemente in base alla presentazione dei nuovi modelli.

Ma passiamo a Trieste. Stretta in più lati da un confine politico, la città non ha potuto trovare sbocchi commerciali nell'Isontino o nel Friuli. Il settore dell'auto, semmai è stato penalizzato (in un recente passato) da una concorrenza serrata. La svolta è venuta proprio per l'intraprendenza dei nostri operatori economici, attraverso la creazione di un Consorzio dei concessionari che ha potuto fornire maggiori garanzie ai propri clienti (puntando soprattutto sull'assistenza post-vendita).

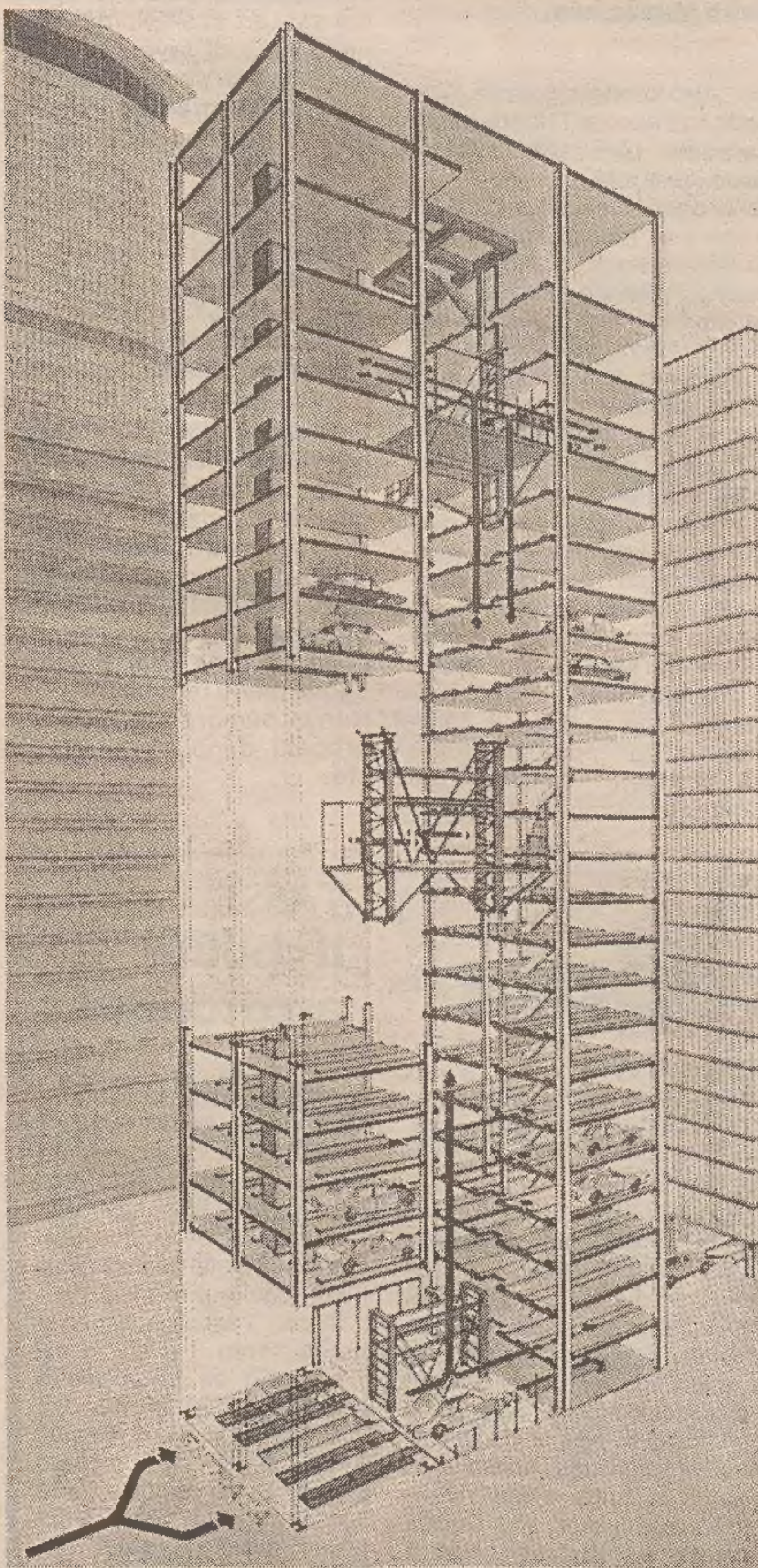
Un ulteriore impulso al settore è venuto dall'introduzione dei buoni benzina. Ma a frenare «lei», l'auto, è venuto il primo atto del piano sulla viabilità. Attualmente si tratta di un'«opera monca». Alla sua realizzazione integrale gli automobilisti si sentiranno probabilmente meno penalizzati, ma adesso la situazione sta diventando drammatica.

I triestini continuano a recarsi in città in macchina: hanno solo spostato di qualche centinaio di metri i loro parcheggi selvaggi. E le Rive, un tempo scorrevoli, sono diventate uno spaventoso imbuto. Bisogna intervenire. E subito. Questo ormai è un vero «S.o.S.».

INTERVISTA AL PRESIDENTE CONTI

«Dal Consorzio una spinta per Trieste»

«La nostra forza? L'impegno nell'assistenza post-vendita» - «La viabilità? Si è partiti dalla coda»



Un progetto avveniristico di garage automatizzato.

Presidente Conti, perché un Consorzio? Per difendere gli interessi dei clienti o quelli degli imprenditori locali?

«Il Consorzio è nato per tre motivi: migliorare la nostra professionalità attraverso un interscambio di informazioni e conoscenze: dare servizi migliori e più utili alla clientela; far conoscere in modo più appropriato le nostre realtà imprenditoriali che sono più complesse, articolate ed impegnative di quanto non appaiano viste dall'esterno».

Fa ancora paura la concorrenza proveniente da fuori provincia?

«La concorrenza non fa paura, anzi è sempre stimolante e necessaria. L'unico vero timore è che purtroppo al momento dell'acquisto dell'auto c'è una fascia di potenziali clienti triestini (per fortuna sempre più limitata) che è attenta esclusivamente a sconti anche minimi o alla valutazione dell'usato, non tenendo conto di quanto accadrà successivamente della loro vettura nell'assistenza post-vendita. Aggiungo che qualche lira di sconto in più alla vendita "fuori zona" tutte le concessionarie sono in grado di farlo (e anche noi a Trieste) in quanto il post-vendita per le concessionarie è un onere che nelle vendite fuori area non esiste. Purtroppo a Trieste c'è una fascia di clienti che non dà peso ai servizi di assistenza mentre i clienti delle province vicine sì! La differenza sta tutta qua, ribadisco che acquistando a Trieste si sceglie di rafforzare l'economia della propria città».

Le agevolazioni fiscali in Croazia hanno fatto vendere ai concessionari triestini in un momento di «riflessione» del mercato. Quali i numeri di questo particolare fenomeno e quali le prospettive?

«I numeri non si sanno; basta leggere le polemiche sorte sui numeri anche in Italia (sembra che negli ultimi anni siano stati dati un po' i numeri del Lotto!). Certo però che è stato un momento importante. Le previsioni sono certamente di un progressivo livellamento al ribasso per vari motivi».



«Occorre partire subito con i grandi parcheggi»

La crisi del Golfo ha già avuto dei riflessi sul nostro mercato locale? Già a fine '90 la Confindustria ha lanciato il suo grido d'allarme sulla recessione e la conseguente contrazione del mercato automobilistico: quali le contromosse da voi ipotizzate?

«La crisi del Golfo non ha fatto certo che leggermente incrementare un trend negativo già in atto. Le nostre contromosse possono essere solo quelle di migliorare sempre più i nostri servizi, cosa che stiamo facendo e per questo chiediamo la collaborazione di tutta l'utenza».

Cosa suggerirebbe all'assessore Cecchini per risolvere il problema della viabilità a Trieste? Quali parcheggi dovrebbero avere la precedenza assoluta?

«A nostro avviso la scelta fatta ultimamente sul centro commerciale (attenzione: il Borgo Teresiano non è il centro storico!) nella migliore delle ipotesi sono intempestive, oltre ad avere previsto alcuni divieti assolutamente inutili e solo penalizzanti. Comunque intempestive, perché si comincia dalla coda anziché dalla testa. Perché se è vero che questo piano, o parte di esso, era senz'altro auspicabile, questo doveva essere proposto dopo aver fatto i grandi parcheggi di cui tanto si parla. Dopo tanti anni di caos forse si poteva attendere ancora un po', in uno o due anni si sarebbero potuti senz'altro creare i parcheggi necessari. In questo modo, invece, si corre il rischio, e già lo vediamo, di svuotare la città di attività commerciali, e quindi di lavoro, per renderla sempre più ad immagine e somiglianza di un grande ospizio di lusso per anziani. Credo che Trieste di tutto abbia bisogno tranne che di questo. Questo significa mortificare le iniziative. Allora occorre scegliere: o la città calma per anziani (meno lavoro) o la città vive per il futuro (più lavoro)».

Quali iniziative intende intraprendere il Consorzio nel prossimo futuro per dare una mano agli automobilisti triestini?

«Questo inserto dal "Piccolo", migliorare i servizi, professionalizzarci sempre di più, collaborare anche con altri enti o aziende per migliorare aspetti di parcheggi, viabilità, inquinamento, cultura stradale. Per far ciò chiediamo anche l'aiuto degli automobilisti che telefonando al nostro Consorzio ci possono segnalare ed indicare i loro problemi o suggerimenti sia per le loro auto sia per situazioni di carattere generale».

Lei in città si muove sempre in auto?

«Certamente, da quando c'è il Silos ci sono meno problemi».

Quale altra città dovrebbe essere presa a modello per le soluzioni a tutela sia dell'ambiente sia degli automobilisti?

«Tutte quelle città (e all'estero ce ne sono tante, ma cominciano anche in Italia) che hanno un piano parcheggi funzionante, parcheggi di rotazione in centro e di stazionamento in periferia. Quindi, anche a Trieste serve assolutamente "il" o "i" parcheggi di piazza Unità o Ponterosso, via del Teatro Romano o Foro Ulpiano. Così si risolvono immediatamente problemi particolari di inquinamento, risparmio di carburanti, scorrevolezza del traffico, poiché le vetture in cerca di parcheggio sono quelle che inquinano di più, consumano inutilmente e ingolfano le strade».

Il triestino medio sta cambiando i suoi gusti? Verso quali tipi di vetture si sta orientando?

«A questa domanda è difficile rispondere senza fare delle analisi generalizzate piuttosto ampie e complete. E' mia impressione che sempre più ci si orienti su vetture multiuso di media grandezza o familiari».

L'arrivo dei giapponesi creerà sicuramente delle variazioni nelle quote di mercato. Lei che ne pensa dei concessionari plurimarca sul modello americano?

«I giapponesi sono concorrenti come gli altri, né più né meno. Il mercato se lo prende chi è più in gamba sotto tutti i punti di vista, quindi il loro arrivo creerà le stesse variazioni di quota di mercato che riescono a creare modelli nuovi. Ciò che conterà sempre di più è il servizio post vendita. Per quanto concerne concessionari plurimarche, non è solo un discorso di modello americano, in quanto anche in quel Paese esistono i monomarca, è un problema di concessionari solo venditori o concessionari che curano anche i servizi post-vendita. Ebbene non c'è dubbio che sono meglio i secondi, che garantiscono maggior affidamento. Chi cura solo la vendita usa il classico colpisci e fuggi (tipico esempio lo sono le vendite fuori zona); poi chi si è visto si è visto.

E anche in America c'è un ritorno a quel tipo di concessionario che, così come in Germania e nel resto d'Europa, a qualunque necessità dell'automobilista risponde con un attento servizio atto a soddisfarne le richieste».

INTERVISTA ALL'ASSESSORE ALL'URBANISTICA CECCHINI

«Non si poteva attendere...»

«L'inquinamento era ormai altissimo» - «Ma i parcheggi si faranno presto»

A Trieste si è partiti con la chiusura del centro storico. Non era meglio attendere l'apertura di almeno quattro-cinque garage?

Il provvedimento di pedonalizzazione e di limitazione del traffico del centro storico aveva due scopi fondamentali: in primo luogo la riduzione del livello di inquinamento che aveva raggiunto livelli preoccupanti, obiettivo che va ancora perseguito come lo dimostrano alcune recenti rilevazioni delle centraline installate dal Comune; in secondo luogo l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico per recarsi al lavoro nel centro contribuendo a decongestionare il traffico nelle ore di punta.

Trovandosi la città in situazioni di crisi i provvedimenti sono stati assunti tardi rispetto alle urgenze ma hanno determinato risultati che corrispondono in buona parte alle aspettative.

Certo si poteva anche aspettare; si può sempre aspettare per agire, soprattutto a Trieste.

I commercianti del centro protestano, gli automobilisti sembrano disorientati... Lei cosa promette per riequilibrare la situazione nell'arco dei prossimi mesi? Quali le novità più importanti?

A me non sembra che i cittadini, automobilisti e pedoni siano disorientati: hanno capito, si sono adeguati.

Il discorso dei commercianti del centro è diverso e riguarda soprattutto alcuni provvedimenti necessari per tutelare la clientela d'oltre confine che può trovarsi disorientata, clientela che tanto ha contribuito al benessere delle categorie commerciali di questa città. In primo luogo ci devono pensare le categorie e gli organismi commercianti e Camera di commercio. Mi sembra che sia il presidente camerale Tombesi sia l'Associazione commercianti abbiano preso coscienza di ciò, e alcune iniziative devono venire avanti. A breve termine, con l'ipotesi di acquisizione di un parcheggio galleggiante, a medio termine con la proposta di costruzione nel centro di alcuni parcheggi sotterranei (piazza Ponterosso, piazza Vittorio Veneto, Teatro Romano, piazza Venezia, ecc.) in totale autofinanziamento da parte degli operatori.

Ma i triestini hanno effettivamente «messo nel garage» l'auto? Ci sembra comunque che i parcheggi sulle Rive (dopo la chiusura del tratto antistante piazza Unità) si siano solo «estesi» verso Campo Marzio e addirittura la Lanterna.

Non era intenzione del Comune obbligare nessuno a determinati comportamenti anche se cinque minuti di passeggiata a piedi sul lungomare il mattino dicono che contribuisca a mantenersi in buona salute.

Cosa può (e intende) fare il Comune per incentivare la «riconversione» di molti magazzini del centro in garage?

C'è una disposizione del piano regolatore che permette questa operazione e una legge nazionale che la agevola dal punto di vista fiscale e degli oneri di urbanizzazione. La commissione edilizia non ha mai posto remore a una rapida approvazione di questi progetti richiedendo solo in alcuni casi alcuni miglioramenti di ordine estetico e di tutela ambientale.

Il servizio navetta dal Parksi è fallito. Sono allo studio alcune alternative? Il servizio d'autobus attuale ci sembra ancora insufficiente e, soprattutto, non invoglia i triestini a lasciare la vettura a casa.

Non credo che a Trieste abbiamo un servizio di autobus insufficiente. Certo può e deve essere migliorato soprattutto nella velocità di percorrenza e lo stiamo studiando in collaborazione stretta con l'Act. Il recente provvedimento di viale d'Annunzio, via Raffineria e quello relativo a via Conti è l'esempio di questo affinamento e di questa ricerca che deve andare in questa fase oggettivamente per zone. A breve verrà attuato il secondo segmento del piano di ristrutturazione della rete che porterà ad altri miglioramenti di velocità commerciale e pertanto un miglior servizio.

Non teme l'impopolarità a causa di queste decisioni? L'ex ministro Ferri «pagò» politicamente il suo disegno di legge sul 110 all'ora...

Sarebbe un grave errore se chi va a ricoprire una carica pubblica seguisse demagogicamente gli umori mutevoli della piazza. Anche perché dietro una minoranza che protesta, gonfiata per ragioni ovvie dai «media» (la guerra e non la pace fa notizia), vi è una maggioranza silenziosa che trovandosi bene si limita ad annuire. Comunque sono problemi che non mi toccano in quanto non faccio di professione il politico.

Un altro punto riguarda l'arredo urbano, a Trieste praticamente inesistente. Quali sono i progetti?

Di progetti ne abbiamo tanti e in varie fasi di attuazione. Vi è stato un primo timido accenno nelle vie pedonalizzate attuato con la collaborazione fattiva della Cassa di Risparmio che è intenzione di proseguire a breve termine; vi è la risistemazione di piazza S. Antonio e del Canale in fase di appalto; vi è un lavoro meticoloso e diligente portato avanti sul verde pubblico (riviera di Barcola, piazzale della Resistenza, ecc.) che sta dando i suoi frutti. Ma vi è soprattutto il progetto di arredo e di risistemazione di tutto il Teresiano e Giuseppino del quale gli architetti incaricati dal Comune hanno consegnato la prima fase, approvata dalla Giunta comunale e che darà al centro, pedonalizzato o meno, una versione più mitteleuropea e meno sudbalcanica.

Certo, ci sarà da spendere. Ma è stato speso tanto per lo stadio con una Triestina che rischia di finire in serie C, che ritengo dovremmo spendere abbastanza per ridare un volto decoroso a questa città. Coinvolgendo tutti: Regione, Fondo Trieste, Camera di commercio banche e assicurazioni.

Parte delle Rive è stata «liberata», ma (al di là dell'arredo urbano ipotizzabile) c'è il problema della pavimentazione: al momento vi sono buche, lastroni spezzati, rotaie... Quanto tempo dovremo attendere perché Trieste abbia una passeggiata sul mare come Nizza?

Abbiamo predisposto, assieme al Porto, il progetto di massima di viabilità delle Rive nell'ambito del progetto Polis. Questo prevede la risistemazione di tutto l'arco a mare. Il Porto dovrebbe approvare la sua parte nel prossimo consiglio di amministrazione (sono già due o tre sedute che per indecifrabili motivi rinvia il varo del provvedimento), e poi si passerà agli aspetti attuativi.

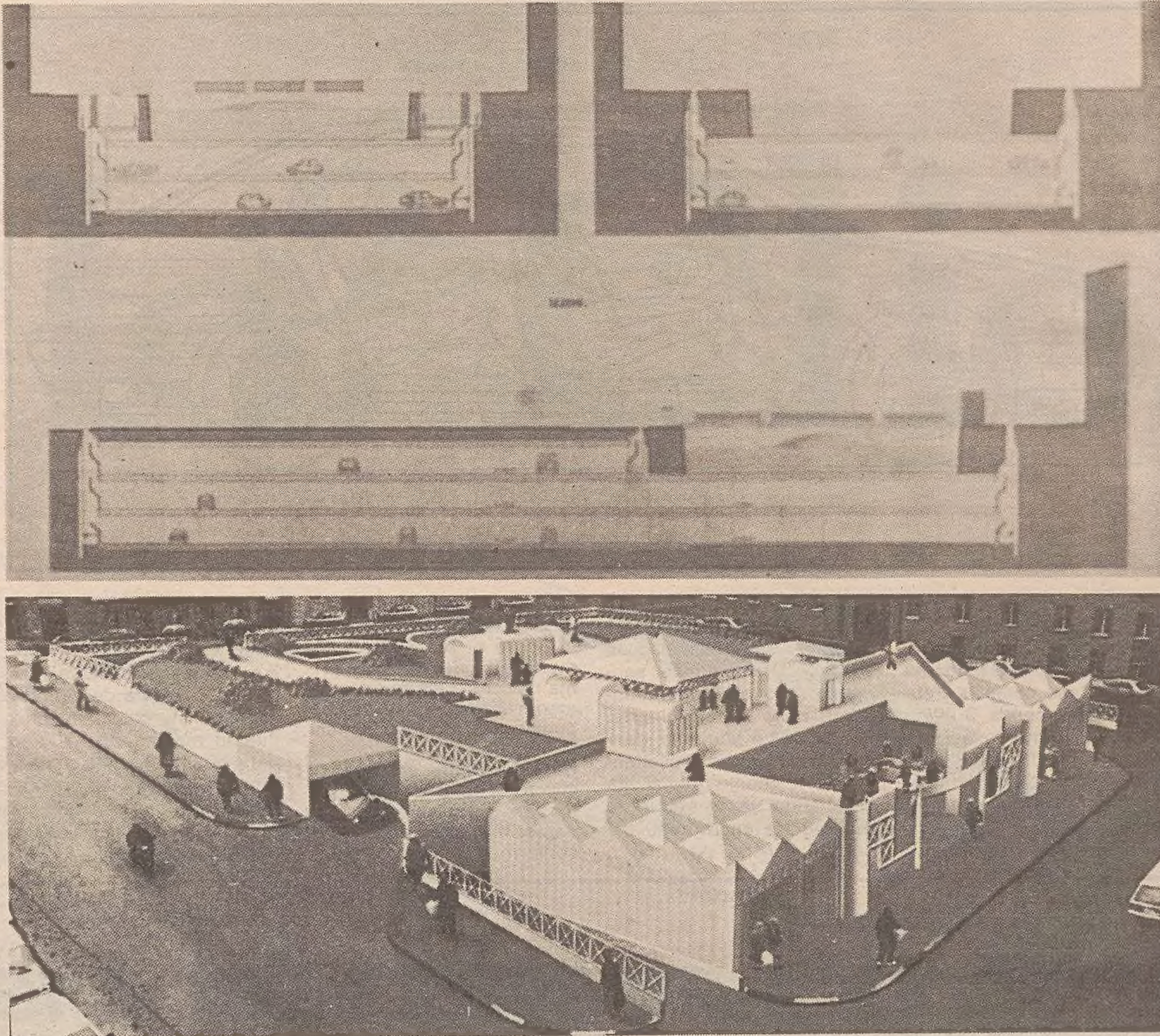
Esiste un disegno strategico sul traffico e sulla città in queste iniziative che sembrano scollegate?

Certo, e lo abbiamo dimostrato con provvedimenti concreti anche se gli effetti di tali provvedimenti non sono immediatamente percepibili dall'opinione pubblica come nei casi ad esempio dei «panettoni» o di lavori stradali (via Rossetti docet). In questi casi la minoranza protesta perché «se non fai sbagli e se fai allora dovevi fare in modo diverso e pertanto sbagli ancor di più».

Tralasciando le battute questi provvedimenti sono: il piano del traffico, affidato al Csst e che riassesterà il vecchio piano Somea. Abbiamo avuto i primi incontri con i tecnici incaricati, con l'Act e con la Provincia, sono iniziate le rilevazioni dei flussi, è iniziata l'indagine origine-destinazione: i primi risultati li avremo all'inizio dell'estate, le proposte in autunno; la revisione di tutta la rete semaforica a cura dell'Italtel; il nuovo piano regolatore.

Non mi sembrano proposte e progetti dappoco per Trieste.

[Ro. Ca.]



Nel grafico in alto vediamo il progetto per il garage sotto il Canale di Ponterosso: ciò permetterebbe ai triestini di arrivare in centro in macchina. Nell'altra immagine (un fotomontaggio) il garage di piazza Perugino, una delle opere che dovrebbero avere la priorità assoluta. Il progetto prevede anche il riassetto della piazza ora vergognosamente abbandonata.

LA DIVISIONE DEI BENI QUANDO SI ARRIVA ALLA SEPARAZIONE

Di chi è la vettura se la coppia scoppia

L'auto può far nascere un amore, ma anche può essere motivo di «guerra» quando questo amore non c'è più. In caso di separazione questo bene ora indispensabile a chi va?

In regime di separazione dei beni (una formula molto difusa soprattutto fra le coppie più giovani) i problemi sono minimi, se non nulli; ma il «nodo» può essere addirittura indissolubile se c'è la cosiddetta comunione dei beni. Vediamo i singoli casi.

Separazione dei beni. L'auto acquistata prima o durante il matrimonio può essere venduta senza alcuna firma da parte dell'altro coniuge. A meno che la vettura non venga intestata a entrambi: in tale caso per venderla occorre l'autorizzazione dell'altro e, in caso di separazione, è necessario un accordo preventivo per l'assegnazione. Se poi entrambi decidessero di vendere la macchina, ebbene, ciò dovrà apparire sulla «memoria» da presentare al magistrato.

Comunione dei beni. Tutto ciò che viene acquistato dopo il fatidico «sì» appartiene a entrambi anche se l'intestatario è uno solo dei coniugi.

Se la separazione è consensuale i coniugi concordano la spartizione dei beni (l'auto a lei, la barca a lui). La decisione avviene prima di andare in Tribunale e automaticamente viene sciolta la comunione per questi «beni».

Ma c'è ancora una possibilità: «lei», per esempio, è d'accordo di lasciare la vettura a «lui», ma pretende il «conguaglio» in denaro. Il valore delle parti lo si stabilisce prima e, sempre, d'accordo (ma non più d'amore...) i coniugi si recano dal giudice. Ovviamente i coniugi possono decidere anche di vendere la vettura e di spartirsi il ricavato; in seguito comunicano l'avvenuta transazione al Tribunale.

Ma se non c'è accordo l'unico a decidere sarà il giudice. Se entrambi vogliono l'auto il magistrato la affiderà definitivamente a colui che dimostra di averne più bisogno; all'altro viene riconosciuta la metà del valore in denaro.

Ma se uno intende vendere e l'altro no, il magistrato può decidere la vendita coatta della macchina e la conseguente liquidazione di entrambi. O può affidarla a uno e decidere (come nel caso precedente) la somma che dovrà essere consegnata all'altro.

Comunque, la «battaglia per l'auto» è solo una parte della guerra che si scatena quando vi sono situazioni del genere. Molto spesso la vettura diventa il mezzo ideale per le eventuali ripicche. C'è chi ha letteralmente abbandonato sulla pubblica via la vettura, e il coniuge, finalmente munito di tutte le autorizzazioni necessarie, l'ha potuta prelevare solo quando ormai era solo un rottame.

TASSE

Il «bollo» arrotondato

ROMA — Costa quasi due miliardi di lire all'anno agli automobilisti italiani l'arrotondamento a favore dello Stato previsto per il pagamento delle tasse automobilistiche. Secondo il ministro delle Finanze Formica l'arrotondamento alle cento lire superiori previsto da un'apposita legge del '78 ammonta a circa un miliardo e 800 milioni, e viene versato in appositi capitoli nelle casse dello Stato e in quelle delle Regioni.

RAFFINATE E POTENTISSIME LE MERCEDES SERIE S

La «stella» si fa in dodici

La batteria di cilindri della super-vettura con propulsore da 408 cavalli

La stella si fa in dodici. La Casa di Stoccarda, infatti, ha presentato a Ginevra un inedito propuslore a dodici cilindri a «V» di ben sei litri di cilindrata. Il guanto di sfida è stato lanciato. A chi? Ma ovviamente all'eterna «nemica» Bmw che da alcuni anni sta mietendo successi fra le vetture di lusso, grazie alla «serie 7».

La Mercedes ora ha rinverdito la «S». A Stoccarda è un susseguirsi di canti di vittoria. E in effetti la nuova «grande» Mercedes è un condensato di alta tecnologia e di design d'avanguardia. Lo stile è rimasto quello inconfondibile, con il tocco dell'équipe diretta dall'italiano Bruno Sacco, ma ora la «S» è più grintosa e nello stesso tempo più imponente (anche perchè le misure esterne sono maggiori).

Grande impegno è stato profuso nella ricerca della migliore insonorizzazione e dell'atermicità. I vetri dei finestrini, per esempio, sono doppi: le due lastre di cristallo sono spesse tre millimetri e distanti la stessa misura l'una dall'altra. Nel risente ovviamente il peso, dieci volte superiore. E globalmente i chili in più sono molti rispetto alle precedenti versioni: da 200 a 300.

Altre particolarità: un tergicristallo che riesce a pulire ben il 90 percento della superficie del parabrezza; e cinture di sicurezza che non aderiscono al busto, ma si tendono nel momento stesso che la persona si muove in avanti.

Nuovi anche i motori: tutti e quattro ora sono a quattro valvole per cilindro (il sei litri, quindi, ne ha addirittura 48 litri).

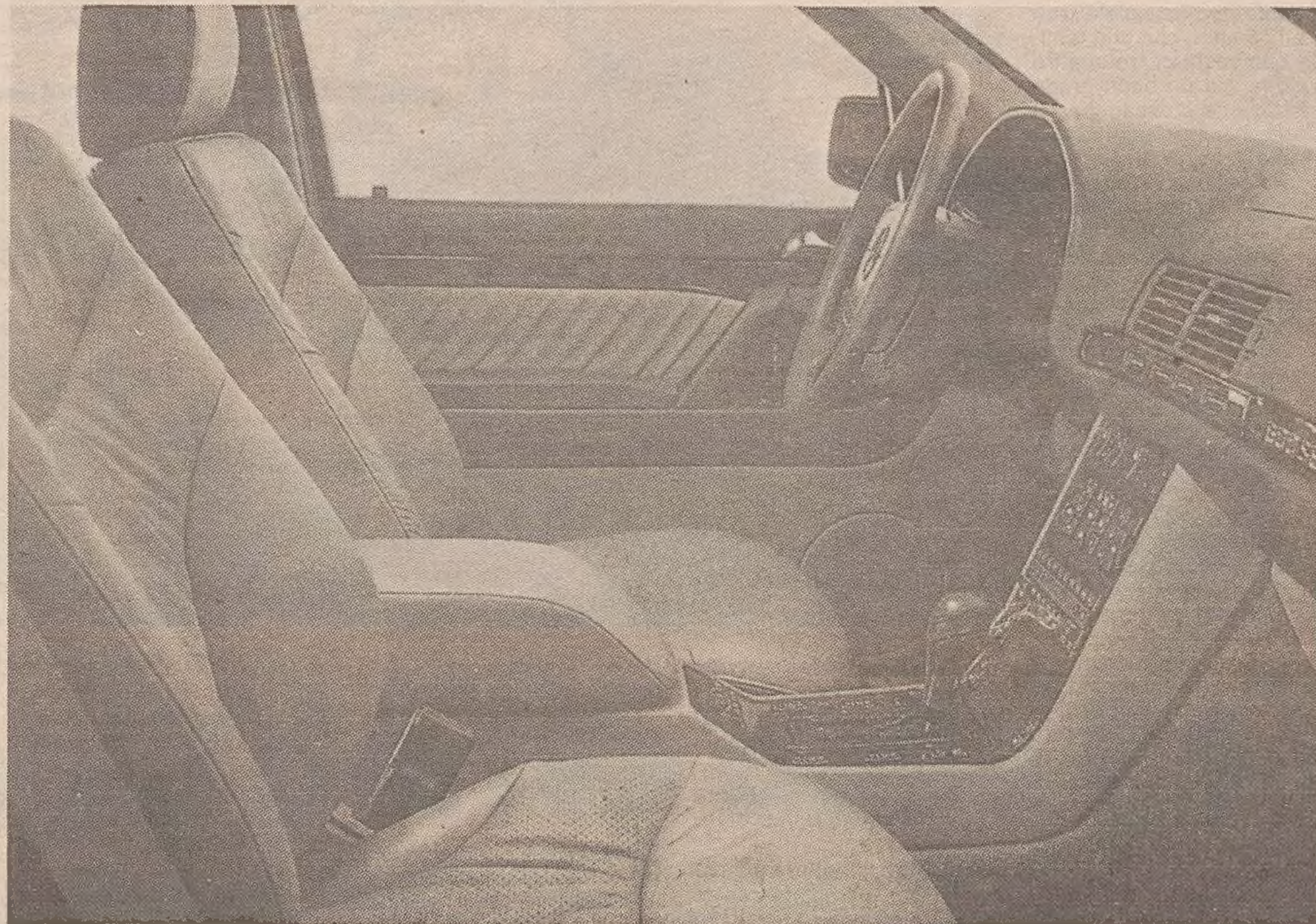
La «piccola» della serie S è la «300 Se/Sel» con un «3200» da 231 cavalli. Poi c'è una «400» con un otto cilindri a V da 4200 cc capace di erogare 285 cavalli. A otto cilindri è anche la «500 Se/Sel», con ben 326 cavalli.

Ma la vera «bomba» è la «600 Se/Sel» da 408 cavalli a 5200 giri. Il «cervello» elettronico che controlla tutto l'insieme consente al motore di avere un «minimo» regolato a soli 550 giri.

In una vettura di questa classe si poteva ipotizzare anche una trazione integrale permanente, ma a Stoccarda hanno preferito optare per il sistema antislittamento Asr.

I prezzi? Chi acquista vettura di questo tipo non se ne preocupa.

[Ro. Ca.]



Gli interni delle nuove Mercedes sono elegantissimi e soprattutto disegnati per l'assoluto comfort.

TUTTOMOTORI

Catalizzatore, primo bilancio

ROMA — 27.366 autovetture a benzina con catalizzatore sono state vendute nel 1990 in Italia, pari all'1,27% del mercato; il totale comprende 9.687 vetture sopra i 2.000 cc che sono già vincolate in sede Cee al rispetto di limiti antinquinamento, ma comprende anche 17.679 vetture di cilindrata inferiore ai due litri scelte dagli acquirenti in base ad una precisa coscienza ecologica. Il bilancio è stato tracciato dall'Unrae, l'Unione dei rappresentanti di case estere.

Alla ricerca della sicurezza

ROMA — Ogni anno sulle strade della Comunita europea muoiono in media 50 mila persone, circa mille morti alla settimana. La causa maggiore degli incidenti che procurano ogni anno un milione e mezzo di feriti permanenti è da imputare alla velocità eccessiva per la quale la Cee ha intenzione di intervenire.

La nuova Alpine «A 610 turbo»

ROMA — La tradizione Alpine torna di attualità con un nuovo modello idealmente ispirato alla storica berlinetta «A 110», campione nel rally e divenuta simbolo della marca. E' la nuova Alpine «A 610 turbo», una gran turismo stradale con prestazioni di alto livello, degne di una vera e propria vettura sportiva.

CALIBRA E FRONTERA A TRAZIONE INTEGRALE

L'Opel punta sul quattro

Una gran turismo dal design accattivante. Grinta (centocinquanta i cavalli del propulsore da due litri e sedici valvole), ma anche sicurezza. I fuoristrada tedeschi in versione «station wagon»

La Opel punta sul quattro (per quattro), con la Calibra e la Frontera. La prima è una gran turismo, la seconda un fuoristrada stile americano.

La Calibra (con un coefficiente aerodinamico di 0,29...) è una delle più belle macchine sul mercato, dalle linee un po' europee, un po' giapponesi. Diciamo subito del prezzo: 38 milioni. Lunga quattro metri e mezzo e pesante una tonnellata e 300 chilogrammi, la «belva» dell'Opel ha velocità di punta da circuito.

Ma il suo vero volto lo mostra sul «misto» più impegnativo, dove la trazione integrale permanante (con accoppiamento viscoso e funzione multidisco a gestione elettronica) consente di scaricare a terra i 150 cavalli.

Il motore da due litri non è nuovo: è il medesimo che equipaggia la Vectra sedici valvole quattro per quattro. Ma siamo sicuri che questa vettura potrebbe «sopportare» un propulsore di cilindrata superiore. Comunque, i cento all'ora li raggiunge in nove secondi e i mille metri in trenta secondi (a una velocità di uscita, dichiarata dalla Casa, di oltre 170 orari).

Le finiture interne sono buone (anche se non eccelse), ma è molto pratico il rivestimento della selleria. Ottima la posizione di guida (e si sa che sulle vetture iper-sportive è molto difficile trovare il «punto» ideale) e pratico da impugnare il volante abbastanza ampio.

E' una vettura da grandi prestazioni ma è soprattutto una macchina «sicura»: è letteralmente ancorata al terreno sia (ovviamente) grazie alla trazione integrale sia per la sapiente cura nella geometria delle sospensioni. Ottimo il sistema frenante, dove non manca l'Abs di serie.

La Opel punta sul «quattro per quattro», dunque, e lo fa anche con la presentazione del suo primo fuoristrada. La Frontera (derivata dalla Isuzu «Rodeo/Amigo») è stata presentata a Ginevra, ma dovrebbe fare la sua apparizione sui mercati europei solo alla fine dell'anno.

L'aspetto è massiccio anche se moderno, elegante. Il nuovo veicolo a tutto terreno sarà disponibile in due versioni differenti: passo corto con carrozzeria a due porte (e hard top) denominata «Sport», e passo lungo con una carrozzeria «Station Wagon», a quattro porte. La prima verrà equipaggiata con un propulsore Opel da due litri, capace di erogare 115 cavalli; mentre la seconda avrà un un motore (sempre Opel) da 2,4 litri e 125 cavalli. Ma questa «SW» (che dispone di serie di un pratico portapacchi sul tetto) potrà avere anche un propulsore a ciclo diesel da 2,3 litri e 100 cavalli (questi ultimi due motori sono impiegati attualmente su alcune versioni della gamma Omega).

In tutti i mercati (anche in quello italiano) la Frontera con motori a benzina sarà dotata di serie di marmitta catalitica a tre vie.

Il mercato italiano dei fuoristrada sta vivendo un «momento di riflessione» ma è prevedibile un rilancio a breve termine proprio per l'impegno di costruttori europei come Mercedes e Opel. Per una produzione annua di 30-40 mila unità della Frontera, General Motors e Isuzu hanno già stanziato un investimento di 150 miliardi nell'impianto di Luton. La Frontera, infatti, verrà costruita nel Regno Unito.

[r.c.]





RINNOVATA TUTTA LA GAMMA «CROMA»

La «gran signora» della Fiat

Cinque motori per l'ammiraglia - Il Gruppo torinese comanda il segmento E



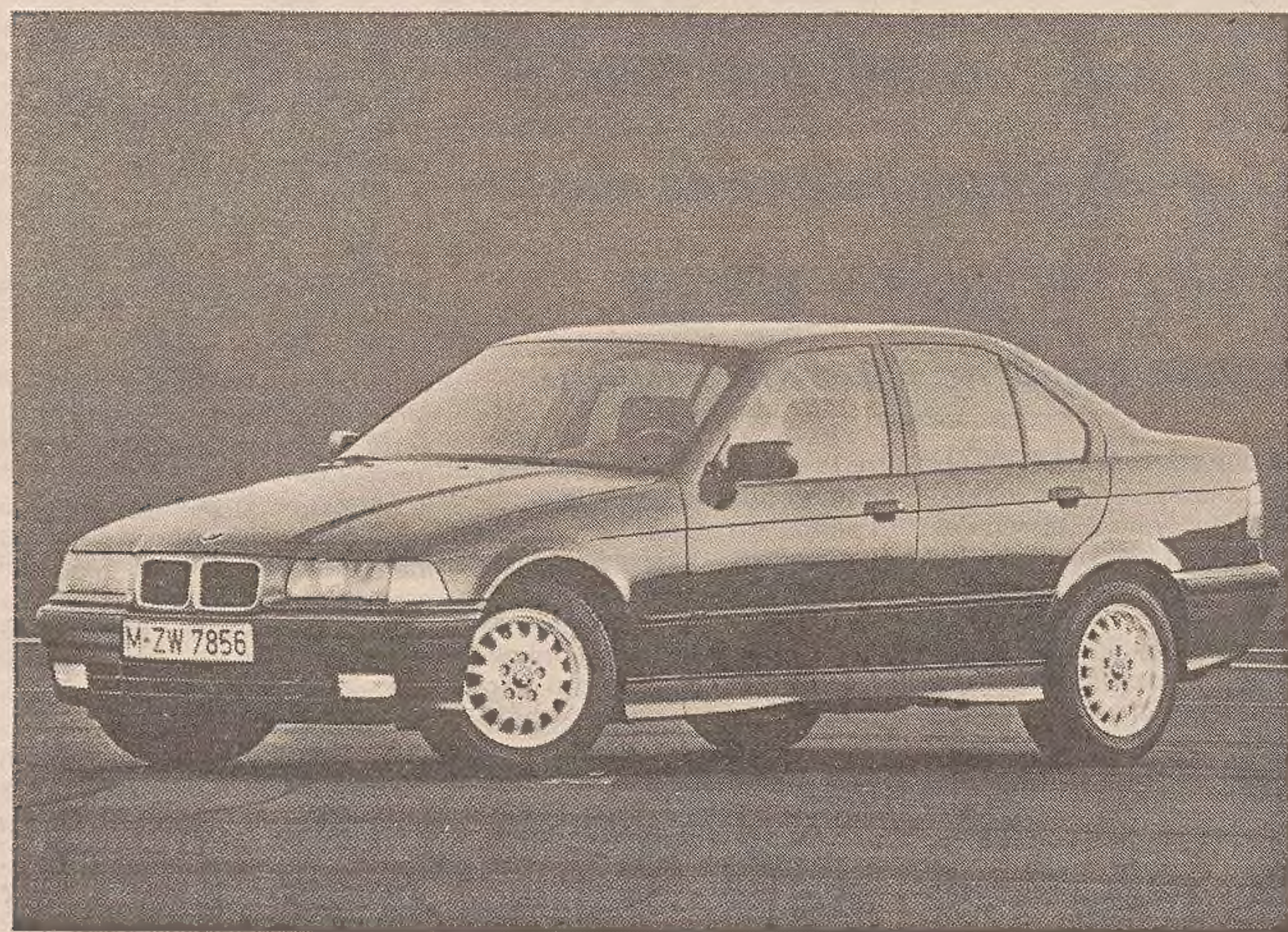
Il cliente-tipo ha un'età fra i 35 e i 55 anni, con una famiglia composta di tre-quattro persone. Ha un buon grado di istruzione e assai spesso è laureato. In maggioranza si tratta di imprenditori, liberi professionisti, dirigenti d'azienda. E possiedono almeno un'altra auto. E' l'identikit dell'uomo-Croma. E la Fiat ha da poco «rivisitato» l'intera gamma della sua ammiraglia. Il compito non era dei più facili: la concorrenza nel segmento E è sempre più agguerrita e c'era inoltre il rischio della cosiddetta «cannibalizzazione», della guerra, cioè, fra vetture dello stesso gruppo torinese che ha la leadership ovviamente nel nostro Paese ed è ai vertici in Europa. Thema e 164 (anch'esse nella versione rinnovata) stanno vivendo un vero «boom» di vendite.
Il tallone d'Achille della prima serie, presentata nel dicembre '85 era il grado di finitura soprattutto interno. Con il lancio dell'operazione-qualità l'ammiraglia di Ghidella venne riproposta in una veste più elegante, più curata. Nell'88 la Croma fece gridare al miracolo perchè fu la prima vettura al mondo ad adottare il propulsore turbodiesel a iniezione diretta (uno dei pochi che reggono anche oggi che è esplosa la crisi dei propulsori a gasolio). Poi, nell'89, vi fu sia un ritocco stilistico sia un potenziamento dei motori. Ma ora la Fiat ha voluto rimescolare le carte.
All'esterno la vettura si nota subito per il frontale con la nuova linea introdotta dalla Tipo e poi seguita via via da Uno e Tempra. Nuovi sono i gruppi ottici che davanti sono più filanti e dietro vengono riuniti da una fascia catarifrangente. Il cofano ora non si appoggia ai parafanghi ma è inserito «a filo» nell'avantreno.
La selleria è più elegante e tocca il vertice nella versione in pelle (di serie sulla turbo i.e.). Nuova anche la plancia (molto più soffice) e interessanti i cristalli Solextra (già adottati dalle Thema) per proteggere maggiormente l'abitacolo dai raggi solari.
Scompare dal catalogo la 1600 (la cosiddetta Croma dell'accesso...) e il propulsore base diventa quello da due litri a carburatori, quello cioè che ha incontrato il maggiore successo grazie alle doti di robustezza e ai consumi paragonabili addirittura a quelli di una vettura diesel. Rimane invece il due litri a iniezione che proviene dalla Lancia Thema, e viene riproposta anche la versione turbo da 215 all'ora (con intercooler e due alberi controrotanti).
Il modello di punta (che costa 35 milioni e mezzo) ha di serie l'Abs, il climatizzatore, il correttore automatico dell'assetto dei fari, l'interno in pelle, le ruote in lega con pneumatici ribassati. Gli altri prezzi: la Cht ha un listino che potremmo definire «politico»: 25 milioni e mezzo scarsi per una «duemila» di categoria superiore. La «2000 i.e.» sfiora i 28 e mezzo; la turbo diesel da 2.500 cc. costa 30 milioni e 700 mila, mentre la versione a gasolio con iniezione diretta vale 28 milioni e mezzo.
Le finiture, dunque, sono migliorate e il salto di qualità consente alla Croma di dare l'assalto con maggiori possibilità agli altri mercati d'Europa. E del resto questa ammiraglia con portellone ha uno spazio interno che è fra i maggiori in assoluto (e un bagagliaio che non ha nulla da invidiare a quelli di molte «station wagon».
C'è una particolarità da sottolineare: la Croma è la vettura preferita dalle aziende per le proprie flotte da destinare ai dirigenti. Il motivo? Il rapporto qualità/prezzo e lo scarso deprezzamento dell'usato. Un dato su tutti: in questo particolare ambito una vettura su cinque è appunto una Croma.

[Roberto Carella]

LA BMW 318i DELLA RIPROPOSTA SERIE 3

Una bavarese con tanto brio

Alto livello di finiture, comodità e un quattro cilindri generoso per trenta milioni



Dalla Baviera con tanto brio. Nella rinnovata e molto bella «Serie 3» della Bmw c'è un modello da 113 cavalli, interessante per le sue doti di aggressività e per il prezzo (trenta milioni). Si tratta della «318i», una quattro cilindri capace di sfiorare i 200 all'ora e di toccare in accelerazione i classici «cento» in poco più di dieci secondi.
L'abitabilità era il vero tallone d'Achille della vecchia serie 3, ma i tecnici bavaresi hanno compiuto il miracolo: ora lo spazio di questa bavarese è degno di una vettura di segmento superiore. Lo stesso divano posteriore è più generoso e consente di ospitare agevolmente la terza persona.
Ottimo il livello di finitura sia interno sia esterno: l'insieme dà una piacevole sensazione di solidità, di classe. E riuscita anche la plancia, dalle linee classiche e avvolgenti. E cura è stata dedicata anche alla migliore sistemazione delle valigie: l'apertura del baule è a quattro leveraggi e consente un completo utilizzo dello spazio interno.
Una nota sulla tenuta di strada: la vettura segue docile i comandi e riesce anche a perdonare le possibili indecisioni. Il suo terreno ideale è comunque l'autostrada.
Importante anche sottolineare i consumi: con un piede «esperto» si possono toccare i dodici chilometri con un litro. Solo viaggiando «a piena potenza» si scende a sette chilometri.
Questa piccola bavarese ha mantenuto intatta la tradizione delle serie 3, ma ha saputo porre la Bmw all'avanguardia anche in questo segmento di mercato. Il design è accattivante ed è tra i più riusciti dell'intera gamma della Casa di Monaco: originale il taglio delle porte posteriori e «cattivo» il frontale con lo «stemma di famiglia».

[r.c.]

OFFICINE

Revisione dai privati

ROMA — Dopo mesi di discussioni, il governo ha deciso: per sgravare gli uffici della Motorizzazione civile anche le officine private saranno abilitate a effettuare la revisione periodica degli autoveicoli e a rilasciare gli attestati che comproveranno l'avvenuto «check-up» del veicolo che sarà così abilitato a circolare.
Il ministro dei Trasporti Carlo Bernini ha infatti presentato un emendamento in questo senso (già approvato dalla commissione Trasporti della Camera) al disegno di legge sulla disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore, che ha ripreso così, dopo più di sei mesi, il suo iter parlamentare.
Il governo — ha spiegato Bernini — consentirà di affidare ai privati non solo le visite di controllo ma anche il rilascio delle certificazioni riguardanti la revisione effettuata. Alla Motorizzazione civile sarà riservata soltanto la funzione di controllo attraverso l'annotazione sulla carta di circolazione dell'avvenuta revisione.
Nel frattempo, l'automobilista potrà continuare a circolare e non dovrà subire l'incombenza di lunghe file agli sportelli pubblici, in quanto il rapporto burocratico intercorrerà direttamente tra l'officina che ha proceduto alla revisione e la Motorizzazione.
Per compiere queste revisioni, le autofficine dovranno risultare iscritte in un apposito registro che garantirà la professionalità dei suoi dipendenti e la disponibilità delle apparecchiature necessarie per effettuare i relativi controlli.

LA MONOVOLUME MATRA-RENAULT

Espace cambia buccia (e anche cuore)

E' stato il trionfo di un'idea. La Renault presentò nell'83 una monovolume avveniristica e nello stesso tempo senza termini di paragone: allora era unica nel suo genere. Adesso l'Espace (prodotta in collaborazione dalla 'Regie' e dalla Matra) cambia buccia e anche una parte del cuore: più elegante e con un propulsore in più nel suo catalogo: un sei cilindri a V di 2850 cc, capace di erogare 150 cavalli. Viene penalizzato dall'Iva pesante ma è l'ideale motore per una vettura di queste dimensioni. Restano comunque il due litri, il «2200», il turbodiesel da 88 cavalli e la trazione integrale per la «Quadra» da 2.200 cc. La meccanica «ciclistica» resta in pratica uguale: sospensioni a ruote indipendenti davanti e retrotreno a ruote interconnesse. L'affinamento estetico è indubbio: ora l'Espace ha un frontale più morbido e con i fanali «a mandorla». Il portellone è bombato, mentre le fiancate sono sostanzialmente quelle di prima. L'abitacolo invece è stato radicalmente rifatto con tre livelli di allestimento: per rendere la vettura adatta anche ai manager.



SU TUTTE SOSPENSIONI DI TIPO INTELLIGENTE

Honda sempre più europea

Grande affidabilità, tempi di consegna ridotti e ricambi in 48 ore

Quando si parla di Honda, a Trieste Gorizia e Monfalcone il nome è lo stesso: Autosandra 2.

Autosandra 2, in via Flavia 27 a Trieste, è concessionario Honda dal 1988. Con i tremila metri quadri di locali, racchiude in un'unica sede il servizio assistenza, il salone vendite e il magazzino ricambi.

La Casa giapponese ha immesso sul mercato europeo quest'anno una serie di nuovi modelli con qualità e caratteristiche estremamente interessanti. Prima di passare alle vetture sarà però opportuno parlare della presenza di questo colosso mondiale in Europa e in Italia.

La Honda non può più essere considerata una macchina d'importazione; una sede in Italia, a Verona, con un vastissimo magazzino ricambi, filiali in tutta Europa, una fabbrica in Inghilterra e un'altra in Germania, a Stoccarda, dove c'è anche il centro studi e progettazione, collocano la Casa del Sol Levante in una posizione di parità, e talvolta addirittura di vantaggio, rispetto ad altre marche europee.

Basti pensare che il magazzino ricambi di Verona attinge dagli altri magazzini europei, oltre che da quello giapponese. Ciò consente al cliente di ottenere qualsiasi pezzo di ricambio originale nel giro di 48 ore. Ridottissimi anche i tempi d'attesa, trenta giorni al massimo se si sceglie un colore particolare o si richiedono alcuni optionals.

In realtà le richieste di optionals non sono numerose perché gran parte viene offerto di serie, compreso nel prezzo chiavi in mano, come il gruppo di sospensioni di tipo «intelligente», chelavorano su tre bracci anziché sui due tradizionali, dando maggior affidabilità e tenuta di strada, la carrozzeria garantita 6 anni o le lamiere di 0.8 mm di spessore al posto dei tradizionali 0.5 e 0.6 mm.

I tagliandi sono ridotti, su tutti i modelli, e si effettuano ogni 20 mila chilometri. Non esiste più il rodaggio in quanto tutti i motori Honda escono dalla fabbrica pronti per essere sfruttati in tutte le loro prestazioni. La dotazione di serie comprende le cinture di sicurezza anteriori e posteriori, i vetri elettrici, la chiusura centralizzata delle porte, gli specchietti retrovisori riscaldati elettricamente, il cicalino di avviso quando si dimenticano le luci accese, l'orologio e il contagiri.

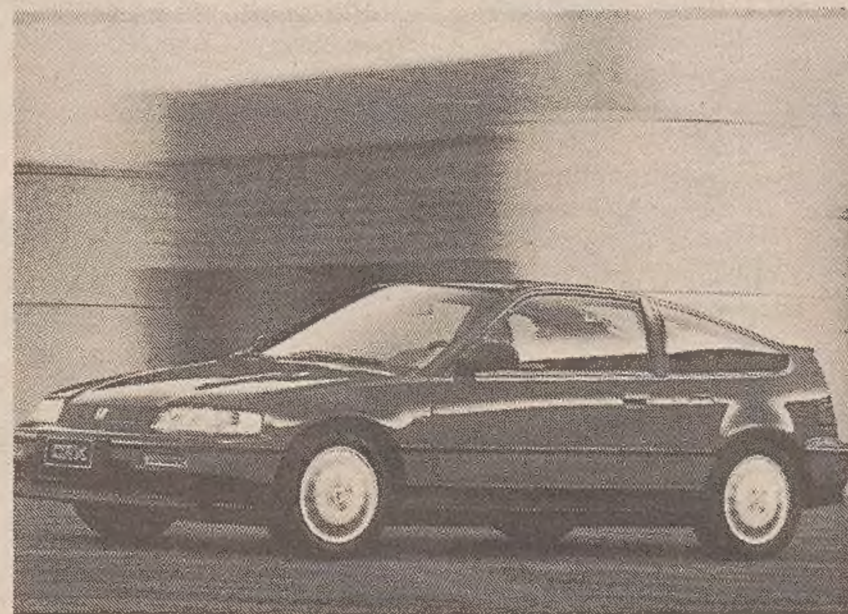
Tutti i motori sono a sedici valvole, quattro cilindri e tutti i modelli montano di serie il servosterzo. Per quelle di categoria superiore è previsto nel prezzo anche l'ABS, il sistema di frenata antibloccaggio.

Quasi superfluo parlare dell'affidabilità delle Honda, la cui tecnologia deriva dall'esperienza della Formula 1, dove ha mietuto titoli iridati, vittorie nei Gran Premi e Pole positions a ripetizione equipaggiando la McLaren.

Per tutti questi motivi l'Honda può essere considerata a tutti gli effetti una macchina europea, che però è capace di dare al cliente una serie di vantaggi «compresi nel prezzo» che gli altri non sono in grado di fornire.

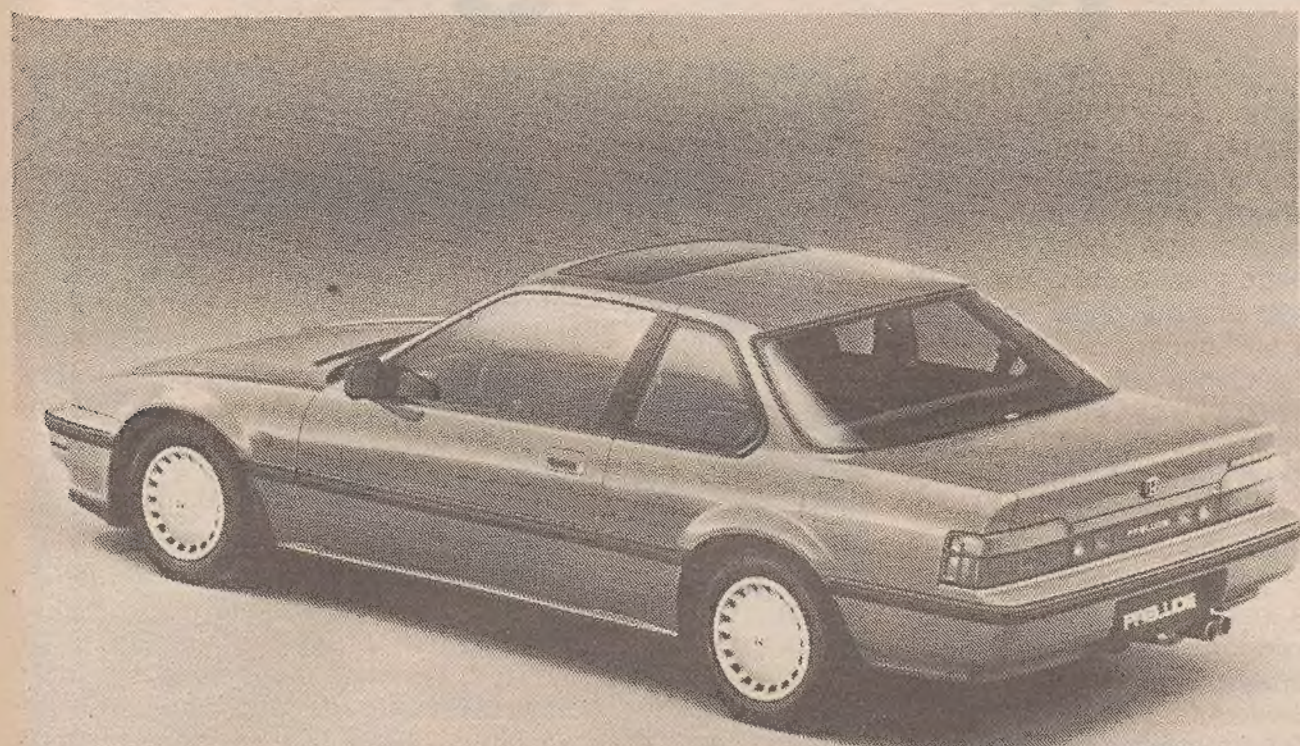
E la facilità nel reperire i pezzi di ricambio hanno ormai fatto cadere anche l'ultima barriera di diffidenza che ancora frenava la scelta di qualcuno.

[Alessandro Bourlot]



LE NOVITA' PROPOSTE DA «AUTOSANDRA 2»

La tecnologia deriva dalla F1



«Il futuro in movimento». Con questo slogan la Honda si presenta sul mercato italiano ed europeo con la sua gamma di modelli che copre tutti i settori.

La frase non è buttata là. Deriva dal fatto che la Casa giapponese trasferisce continuamente sulla produzione di serie l'esperienza che fa ai massimi livelli, nelle competizioni di Formula 1, che sono la più alta espressione tecnologica dell'automobilismo.

La politica della Honda è qualla di fornire al cliente italiano il massimo dei servizi a un prezzo il più contenuto possibile. Affidabilità, tempi di consegna ridotti, ricambi in 48 ore sono i suoi cavalli di battaglia.

Così la Honda può permettersi di offrire uno dei suoi modelli più fortunati, la Concerto 1400 cc, a un prezzo che non ha paragone con nessun'altra vettura della stessa categoria: 17 milioni e 800 mila lire chiavi in mano.

La Concerto, una tre volumi quattro porte, ha di serie, tra le altre cose, servosterzo e tetto apribile, motore con quattro valvole per cilindro, le sospensioni di tipo intelligente che sfruttano un sistema a due bracci inferiori e uno superiore che, abbinati agli ammortizzatori a gas, garantiscono sicurezza e direzionalità in rettilineo e in curva e un eccellente confort.

Per chi invece vuole una vettura giovane, sportiva, la gamma Honda prevede la CRX 1.6 sedici valvole da 143 cavalli e 220 kmh di velocità massima. La CRX è fornita anche in una versione più «spinta», da 150 cavalli con motore V-TEC, derivato direttamente dalla Formula 1, con tre alberi a camme, aria condizionata, interno in pelle. Un sogno da 34 milioni.

La produzione Honda, ovviamente, non si ferma qui. Questi sono i due modelli che, con caratteristiche totalmente differenti, hanno conquistato un posto alsole sul mercato.

Accanto a loro non vanno dimenticate le vetture di classe della Honda, la Prelude, l'Accord e la Legend.

La Legend delle linee raffinate, equipaggiata con la tecnologia più d'avanguardia, offre alte prestazioni e un'incredibile piacere di guida.

La Prelude è caratterizzata dal profilo basso e affusolato, una vettura di razza, un vero purosangue.

Infine l'Accord, che ha aperto una nuova strada nella gamma delle berline, coniuga in maniera perfetta comodità, precisione nei comodi e grande potenza del motore.

[a. b.]

INTERVENTI RAPIDI E USATO GARANTITO

Catullo servizi per Vw e Audi

In centro città per risolvere subito i problemi di manutenzione

Catullo Servizi. E' questo il nome del nuovo centro, inaugurato domenica scorsa in via Fabio Severo 30, dall'Autosalone Catullo per fornire ancora più assistenza ai clienti Volkswagen e Audi, ma con lo sguardo rivolto anche all'usato.

In centro città, a trecento metri dall'autosalone, saranno forniti l'Express service e la Quotazione Catullo.

Express service, come dice il nome, è un servizio di assistenza rapida per operazioni quali il cambio dell'olio e dei liquidi in genere, la sostituzione di filtri, candele batterie. Nel giro di poche decine di minuti la vettura, messa sul ponte, riceverà la «cura» da mani esperte. Non occorre prenotazione. Qualsiasi cliente Volkswagen o Audi potrà presentarsi ogni giorno, dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 15 alle 19.

Si tratta di un esperimento «pilota» che la Casa tedesca fa proprio con Catullo. E' intenzione di estendere questo servizio a tutta la rete dei concessionari in Italia, ma il punto di partenza è proprio a Trieste.

Catullo servizi non è però soltanto Express service.

C'è la Quotazione Catullo, un nuovo marchio creato per curare il settore dell'usato. Qualsiasi vettura usata, prima di essere venduta a un nuovo cliente viene revisionata e le parti usurate o difettose vengono sostituite. Chi compra un usato con la formula Quotazione Catullo sa di avere una macchina in garanzia e co la stessa affidabilità del nuovo.

Auto di seconda mano, ma non di seconda scelta quindi, con questo nuovo sistema che affianca l'Express.

Per trattare l'usato il nuovo centro servizi di via Fabio Severo 30 funziona con lo stesso orario, ma la trattazione dell'usato può essere fatta anche al sabato mattina.

Se un cliente Volkswagen o Audi si presenta al nuovo centro servizi per un'operazione che prevede un intervento meccanico diverso da quelli contemplati dall'Express service, il personale provvederà immediatamente a fissargli un appuntamento con l'officina dell'autosalone, dove la vettura potrà essere riparata con la capacità e la rapidità che da oltre venticinque anni contraddistinguono Catullo.

All'inaugurazione del nuovo centro servizi, i clienti che già conoscono la proverbiale affidabilità del prodotto Volkswagen e Audi e anche le altre persone che hanno voluto semplicemente curiosare, hanno potuto rendersi conto che i servizi reclamizzati sono confortati da locali spaziosi e da personale altamente qualificato. Il centro si estende su una superficie di 1.200 metri quadri. L'officina è attrezzata per risolvere nel più breve tempo possibile gli interventi di manutenzione e tutto questo, lo ripetiamo, in pieno centro città.

[a. b.]



A MAGGIO SARA' DISPONIBILE LA VERSIONE 2.0

Audi 100 2.8 fatta per sognare



All'inaugurazione del nuovo centro denominato «Catullo servizi» di via Fabio Severo 30 i clienti hanno potuto ammirare un'anteprima gustosa. Nei locali faceva, infatti, bella mostra la nuova AUDI 100, una macchina destinata a far sognare più di qualcuno. Con il suo motore V6 di 2.800 cc e 174 cavalli, l'AUDI 100 si inserisce nella fascia delle vetture di classe. Il modello presentato monta la marmitta catalittica per l'uso di carburante senza piombo e può essere fornito nella versione con lasola trazione anteriore oppure con la trazione 4X4, su tutte le ruote.

Gli equipaggiamenti e le rifiniture di serie della nuova gamma AUDI 100 sono al massimo livello del mercato. Tra essi spiccacno aria condizionata e regolazione automatica, sistema frenante antibloccaggio (ABS), alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, chiusura centralizzata delle portiere, cerchi in lega, procon-ten (il sistema di sicurezza addizionale), servosterzo, specchietti retrovisori esterni regolabili dall'interno e riscaldabili elettricamente.

Altre «finezze» possono essere considerate la regolazione elettrica della profondità dei fari, i vetri atermici nella tonalità verde, l'appoggiabraccia centrale ripiegabile a scomparsa al sedile posteriore e uno anche tra i sedili anteriori, gli inserti in legno sul cruscotto, sulle portiere, sul coperchio posacenere, che danno un ulteriore tocco di classe all'insieme della vettura, il sedile del conducente regolabile in altezza, il deflusso forzato dell'aria viziata, l'illuminazione dentro il vano portabagagli e in quello del motore, l'indicatore della temperatura esterna e gli ugelli lavavetro riscaldabili.

Sono poi disponibili numerosi optionals che consentono al cliente di personalizzare la sua vettura. Tra i più richiesti ci sono il tettuccio apribile elettricamente, l'air-bag (il sistema di sicurezza addizionale per il giudatore), il computer di bordo, gli interni in pelle, i regolatori di livello e di velocità, i sedili anteriori a regolazione elettrica, quello di guida con memoria, il lavafari.

Il prossimo maggio sarà inoltre disponibile sul mercato italiano anche l'AUDI 100 2.000 cc, con o senzà cambio automatico, che sarà gravata del 19 per cento di Iva, contro il 38 per cento della versione 2.8 e, quindi, accessibile a un prezzo più contenuto.

[a. b.]

A TRIESTE UN SERVIZIO PERSONALIZZATO

Programma Ford per i clienti

L'Oscar per l'assistenza alla Concessionaria di via Caboto

Seguire il cliente anche dopo l'acquisto della macchina. E' questo l'imperativo che si è posta da anni La Concessionaria Ford di via Caboto a Trieste e l'impegno è stato coronato due anni fa dall'Oscar Ford per l'assistenza. L'ambito «Chairman's Award», il premio che la Ford europea assegna ai concessionari che hanno ottenuto gli apprezzamenti più favorevoli dai loro stessi clienti è stato per Vassili Lutman della Concessionaria di Trieste un punto di partenza, non di arrivo.
Il cliente, Ford viene seguito costantemente dopo l'acquisto. Vediamo come.
Innanzitutto gli viene inviata a casa una scheda con alcune richieste di informazioni che vanno dal tipo di veicolo acquistato all'uso che aveva fatto di quello precedente, da come è stato trattato dal venditore all'aspetto del salone e dei locali che ha visitato, dall'aspetto del veicolo (pulizia, condizioni della vernice) al suo funzionamento, per concludere con una serie di informazioni che riguardano le aspettative del cliente.
Questo programma è chiamato «Indice di soddisfazione del cliente» e viene attuato direttamente dalla Ford italiana di Roma. Accanto ad esso ci sono i servizi offerti dalla Concessionaria.
L'orario dell'officina va dalle 7.30 alle 18, i ricambi o sono disponibili o vengono reperiti in breve tempo e c'è a disposizione la vettura di cortesia per il cliente che porta la sua a riparare. Dopo una settimana dalla vendita del veicolo il cliente viene contattato per sapere se la macchina è a posto e così si continua ogni tre, quattro mesi per i tre anni successivi. Ad ogni lamentela il cliente viene invitato alla Concessionaria dove il personale cerca di risolvere il problema. Quando un cliente porta a riparare la macchina, due giorni dopo viene contattato telefonicamente per sapere se è soddisfatto del lavoro e, in caso contrario, scatta lo stesso meccanismo di prima.
Tutto questo fa parte dell'impegno della Ford al servizio del cliente.
Non a caso si è tenuta a Roma lo scorso mese la prima conferenza nazionale sulla soddisfazione del cliente, organizzata dalla Ford per tutti i suoi concessionari, per saperne di più e per trovare le forme di maggior motivazione che vadano sempre più incontro alle esigenze della clientela.

[a.b.]



AI VERTICI DEL MERCATO NAZIONALE

Tre bollini, usato garantito



Bianco, verde o blu. Sono i colori dei bollini che contraddistinguono l'usato della Concessionaria Ford di via Caboto. E' un programma che punta sulla garanzia dell'usato, per offrire al cliente lo stesso trattamento, se non migliore, del cliente di una vettura nuova.
I bollini con i tre colori vengono applicati alla macchina usata in modo da poter capire se si tratta di un usato le cui condizioni generali sono ottime, oppure se le qualità sono leggermente inferiori. Accanto al bollino colorato è esposta la garanzia personalizzata, valida fino a 12 mesi, in cui si indica quali parti sono coperte. Il bollino blu indica le macchine migliori, quello verde è il bollino intermedio.
La Concessionaria offre questo servizio senza alcun aggravio per il cliente. Lo può fare perché c'è un gran lavoro a monte. La macchina usata, quando viene ritirata, passa in officina dove viene revisionata e messa a posto. Ciò riduce i rischi di successivi guasti a vantaggio sia di chi vende che di chi compra.
Il programma «Indice di soddisfazione del cliente» e i servizi sul nuovo e sull'usato che vengono forniti dai concessionari Ford hanno fatto fare alla Casa americana un consistente balzo in avanti nelle vendite in Europa e, nello specifico, in Italia.
La Fiesta, il modello di maggior diffusione, ha aumentato le vendite dal 1989 al 1990 del 145 per cento e, con oltre 132 mila macchine consegnate, ha contribuito a piazzare la Ford al quarto posto in Italia. Quel che più è importante è che l'incremento delle vendite è quasi raddoppiato nel 1990, passando dal 4,82 per cento di quota di mercato al 7,7 per cento.
La Fiesta, a due anni dal lancio, continua a godere di ottima salute. E' una macchina che ha incontrato consensi sempre maggiori dal pubblico giovane e nella realtà di Trieste, dati ufficiali, è al terzo posto tra le vetture immatricolate lo scorso mese di febbraio.
Da sottolineare che il successo Ford è determinato anche da altri fattori non trascurabili.
Innanzitutto il binomio qualità-prezzo è il fiore all'occhiello, una formula invidiata. La Ford è stata, infatti, la prima a fornire allo stesso prezzo, lo stesso modello ma con diverse motorizzazioni. Così oggi, per comprare una Fiesta 1100 o una Fiesta 1400 si spendono gli stessi soldi. La scelta è quindi rinviata a una questione di prestazioni, di uso della vettura, di costi di bollo e assicurazione, non più alla motorizzazione.
La Ford, accusata non sempre a ragione, di essere una macchina «lenta» ha impostato un programma di «velocizzazione» assieme alla Cosworth. Non dobbiamo dimenticare che i motori Ford-Cosworth detengono tutti i records della Formula 1: maggior numero di vittorie (158 contro le 103 Ferrari e le 59 Honda), e maggior numero di «pole positions» (131 contro le 110 Ferrari e le 64 Honda).
Il Cosworth è attualmente montato, nella produzione di serie, sulla Sierra, la cui «cugina-derivata» ha fatto quest'anno un terzo posto al Rally di Montecarlo. Di prossima uscita, ad aprile, il Cosworth sulle Scorpio e a fine anno sarà montato sulle Escort.
Non su tutti i modelli, solo su quelli più veloci.
Anche in questo caso, la tecnologia più avanzata viene in aiuto della produzione di serie.

[Alessandro Bourlot]

AMPIE GARANZIE SUL NUOVO E SULL'USATO

Un Consorzio per le quattro ruote

Quindici Concessionari per una ventina di Case automobilistiche

Il marchio ormai è noto. Una grande «C» sotto la quale compare la scritta «Consorzio concessionari auto Trieste».
Ma che cos'è il Consorzio e che cosa offre?
Nato due anni fa per iniziativa di alcuni operatori del settore-auto, raggruppa oggi una quindicina di operatori che rappresentano una ventina di Case automobilistiche.
Il Consorzio concessionari auto ha cercato fin dall'inizio di sensibilizzare l'opinione pubblica sull'esigenza di rivedere e migliorare l'uso dell'automobile attraverso un suo impiego più ragionato.
Il traffico, la viabilità, i parcheggi sono i problemi che tutti affrontiamo quotidianamente e che il Consorzio cerca di risolvere, almeno parzialmente, dando un proprio contributo.
Sul piano commerciale il Consorzio ha sviluppato una politica di servizi e di agevolazioni particolari per i propri clienti, sia attraverso offerte promozionali in campo assicurativo e finanziario, sia con servizi diretti come il soccorso stradale gratuito per i suoi associati, fornito 24 ore su 24 a Trieste.
In caso di incidente o di una rottura meccanica, telefonando al 55219 si otterrà non solo il recupero della macchina, ma anche la sicurezza di una prestazione post-intervento affidabile e professionalmente garantita.
Diventano soci del consorzio tutti quelli che acquistano una macchina da uno dei concessionari che lo costituiscono. A loro è poi riservato il «filo diretto Ct», in grado di accogliere ogni problema attinente l'acquisto e la vendita dell'automobile e di dare consigli utili in merito all'uso della stessa.
Lo scopo primario che il Consorzio concessionari auto Trieste si è prefissato è quindi quello di instaurare un rapporto di fiducia con i cittadini affrontando anche le tematiche ambientali per dimostrare che l'automobile è sì un mezzo insostituibile e prezioso nella vita di tutti, ma può, se usata con intelligenza, convivere e continuare ad operare con l'uomo e per l'uomo.
Questa è una fiducia che viene richiesta ed offerta dopo una lunga serie di esami meticolosi da parte della Casa automobilistica di cui è il rappresentante ufficiale.
Da non trascurare poi il nuovo interesse per il mercato dell'usato.
Gli aderenti al consorzio si sono impegnati a fornire ai loro clienti vetture usate e garantite e a seguirli quasi fossero clienti del nuovo. Ogni concessionari adotta il suo sistema per fornire il servizio-usato al cliente, ma tutti sono animati dalla stessa filosofia. Consorziandosi, questo insieme di imprenditori non intende perdere la sua prima natura e per questo si è dichiarato disponibile e pronto ad intervenire, anche finanziariamente, qualora le occasioni e le necessità lo richiedessero.

[a. b.]



VALIGETTA «CT KIT» E PARCHEGGIO AL SILOS

Tanti servizi con la CT-Card



A coloro che, acquistando una macchina presso uno dei concessionari che hanno formato il Consorzio, diventano soci del Consorzio, viene consegnata la «CT Card» che porta a vantaggiosi servizi.
Innanzitutto, con essa si riceve la valigetta denominata «CT kit», che contiene una confezione completa di pronto soccorso, un triangolo, una serie di lampadine di ricambio per la propria automobile e un paio di guanti.
La CT Card offre anche una carta, simile alla scheda telefonica, con la quale si ha un bonus di 10.000 lire da spendere nel parcheggio del Silos.
La CT Card dà anche la possibilità di utilizzare il «Servizio soccorso CT», completamente gratuito nella provincia di Trieste, funzionante 24 ore su 24. In caso di incidente occorso al cliente basta telefonare al 55219.
C'è in più il «Filo diretto CT». Ogni giorno, dalle 9 alle 12.30, sabato e domenica esclusi, telefonando al 365577 è possibile esprimere dubbi, problemi o anche richiedere consigli sull'acquisto, la vendita e l'uso della propria vettura. L'ufficio affronta anche ogni controversia e difficoltà che dovesse sorgere al momento dell'acquisto della vettura.
La CT Card dà anche diritto a uno sconto del 10 per cento, valevole un anno, sui pezzi di ricambio, sulle vetture usate, per interventi di assistenza presso l'officina di qualunque concessionario del Consorzio, anche se diverso dal venditore.
Oltre al ricambio originale, il cliente riceverà la massima assistenza.

I protagonisti dell'automobile a Trieste

Attraverso le foto della mostra organizzata nella centralissima Galleria Tergesteo, la città ha scoperto una realtà locale altamente professionale, quella del Consorzio

"Dopo aver acquistato una vettura, è importante sapere di poter contare su un'organizzazione altamente qualificata in grado di poter far fronte in ogni momento alle esigenze improvvise ed a quelle programmate. Nessuno più di loro, conosce meglio di chiunque altro la vostra automobile."













SERVIZIO FOTOGRAFICO DI G. MONTENERO

C2514

L'USATO A TRIESTE

LE QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 30 APRILE

VETTURE fino a 2,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Innocenti Mini 1000	1983	si	ALPINA
Fiat Panda 30	1981	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat 500 R	1973		AUTOSANDRA
Fiat Ritmo 65 3 p.	1981		AUTOSANDRA
Volvo 343 GL	1980	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Panda 30	1981	3 m.	L. DAGRI
Austin Metro 1.0	1983	6 m.	DINO CONTI
Fiat 127 familiare	1981	6 m.	DINO CONTI
Fiat 127	1981	6 m.	DINO CONTI
Fiat 131 TC 1.6	1980	6 m.	DINO CONTI
Austin Mini Clubman	1979	6 m.	DINO CONTI
Seat Fura GL 3 p	1984	3 m.	GIENNE
Renault R5 GTL	1981		GIENNE
Renault R5 TL	1982		GIENNE
Fiat 131 Supermirafiori	1981		GIENNE
Peugeot 104 ZL	1982	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Ritmo 60	1979		PADOVAN & DE CARLI
Fiat 126 Brown	1980		TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat 126 Personal T.A.	1977		TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Panda 30	1981		TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat 128 familiare	1977		TRIESTE AUTOMOBILI
A.R. Alfetta 1.8	1979		TRIESTE AUTOMOBILI
A.R. Giulietta 1.6	1982		TRIESTE AUTOMOBILI
Renault R4 GTL	1980		ZAGARIA
A.R Alfasud	1981		ZAGARIA
Renault R14 GTL	1980		AUTOSANDRA
Citroen GSA	1981		ZAGARIA
Fiat Ritmo 105 TC	1982		PADOVAN & DE CARLI
Fiat Ritmo 60 L	1982		ZAGARIA
Alfetta GTV 2.0	1980		CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Fiat 127	1984	3 m.	CATULLO
Renault 5 TL	1982		DINO CONTI
Citroen Visa 650 Club	1984	sì	ALPINA
Fiat Panda 30M	1981	sì	ALPINA
Renault R4 850	1982	sì	ALPINA
Austin Rover Maestro	1983		AUTOSANDRA
Fiat Fiorino 1050	1980		PADOVAN & DE CARLI
Fiat 127	1980		PADOVAN & DE CARLI
Opel Ascona 1.2 4 p.	1977		SERRI
A.R. Giulietta 1.8	1979		SERRI
Fiat Panda 45	1980		SERRI
Fiat 127	1983		SERRI
Opel Ascona 1.3	1981		SERRI
Fiat Panda 45	1980		SERRI
Renault R5 GTL	1980		SERRI
Ciao Pv	1990	3 m.	SERRI
Citroen LNA 650	1983	sì	ALPINA
Autobianchi A112 E	1982	3 m.	CATULLO
Fiat 131 1600 TC	1981	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault R14 TL	1980	3 m.	DAGRI
Austin Metro 1.0	1981	3 m.	DAGRI
Fiat 127 Sport	1981	3 m.	DAGRI
Fiat 500L	1971		GIROMETTA

VETTURE da 3 a 5,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Autobianchi A112 Elite	1983	sì	ALPINA
Autobianchi A112 E	1983	3 m.	A. CATULLO
Autobianchi A112	1985	3 m.	A. CATULLO
Austin Rover Metro LS 3 p.	1987	3 m.	AUTOSANDRA
VW Golf GL 1.1 3 p.	1979	3 m.	AUTOSANDRA
Austin Rover Metro Surf 3 p.	1984	3 m	AUTOSANDRA
Range Rover 3.5 3 p.	1974		AUTOSANDRA
Fiat Panda 750 Cl	1986	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Fiorino diesel	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Lancia Delta 1.3	1983	3 m.	L. DAGRI
Renault R5 Alp. Turbo	1984	3 m.	L. DAGRI
Fiat Panda 30	1985	3 m.	L. DAGRI
Fiat 127 1050	1983	3 m.	L. DAGRI
Renault R11 TCE 1.1	1985	3 m.	L. DAGRI
Alfa 33 Q. oro	1985	3 m.	L. DAGRI
Autobianchi A112 Elegant	1985	3 m.	L. DAGRI
Austin Metro LS	1984	6 m.	DINO CONTI
A112	1986	6 m.	DINO CONTI
Citroen Visa Cabrio	1984	6 m.	DINO CONTI
Fiat 131 2.000	1983	6 m.	DINO CONTI
Ford Fiesta	1982	6 m.	DINO CONTI
Austin Metro Surf	1986	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 Junior	1986	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Lada Niva	1981	6 m.	PANAUTO
Peugeot 305	1984	6 m.	PANAUTO
Renault R4 GTL	1984	6 m.	PANAUTO
Renault R18 Turbo	1983	6 m.	PANAUTO
Seat Ibiza GLX 1.5	1985	6 m.	PANAUTO
Renault R4 GTL	1983	3 m.	SERRI
Renault R4 TL	1984	3 m.	SERRI
Opel Ascona 1.6 SR 5 p.	1982	3 m.	SERRI
Fiat Panda 750 L	1986	3 m	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Uno Sting	1986	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Fiorino Promiscuo	1981	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
A112 Elite	1983	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Austin Metro	1986	3 m	TRIESTE AUTOMOBILI
Renault R9 TSE	1984		ZAGARIA
Renault R11 Turbo	1984	sì	ZAGARIA
Renault R5 GTL	1984	sì	ZAGARIA
Ford Escort GL	1984	sì	ZAGARIA
Renault R9 TCE	1982	sì	ZAGARIA
Fiat Uno 45 Fire	1985	sì	ZAGARIA

ALPINA — Basovizza, tel. 226600, Piazza Dalmazia 3, Tel. 362821

Gienne Autoest — Via Flavia 200, Telefono 827032

PANAUTO — Strada della Rosandra 2, Telefono 820948

Autosalone Catullo — Via Fabio Severo 52, Tel. 568331/568332

GIROMETTA — Via Franca 4/2, Telefono 304893, Trieste

NASCIMBEN — Zona Industriale Noghere, S.S. 15 - Telefono 232277

Autosandra — Via Flavia, Telefono (040) 829777

LA CONCESSIONARIA — Trieste - Via Caboto 24, Telefono 826181

Serri Tullio & Co. — Via Ginnastica 56, Via Brunner 14, Tel. 727069/724211

L. DAGRI — Via Flavia 118, Telefono (040) 281212-3

LOVE CAR — Strada d. Rosandra 50, Z.I., Tel. 281365/830308

Trieste Automobili — Via dei Giacinti 2, tel. 040/411950; Via di Roiano 6, tel. 413337; Via Flavia 104, tel. 827231/813242; Via Br. Casale 1 - Tel. 828281

DINO CONTI — Via Flavia, Telefono 820948

Padovan & De Carli — Via Flavia 47 (Ts), Telefono 827782

ZAGARIA — Trieste - Piazza Sansovino 2, Telefono 308702

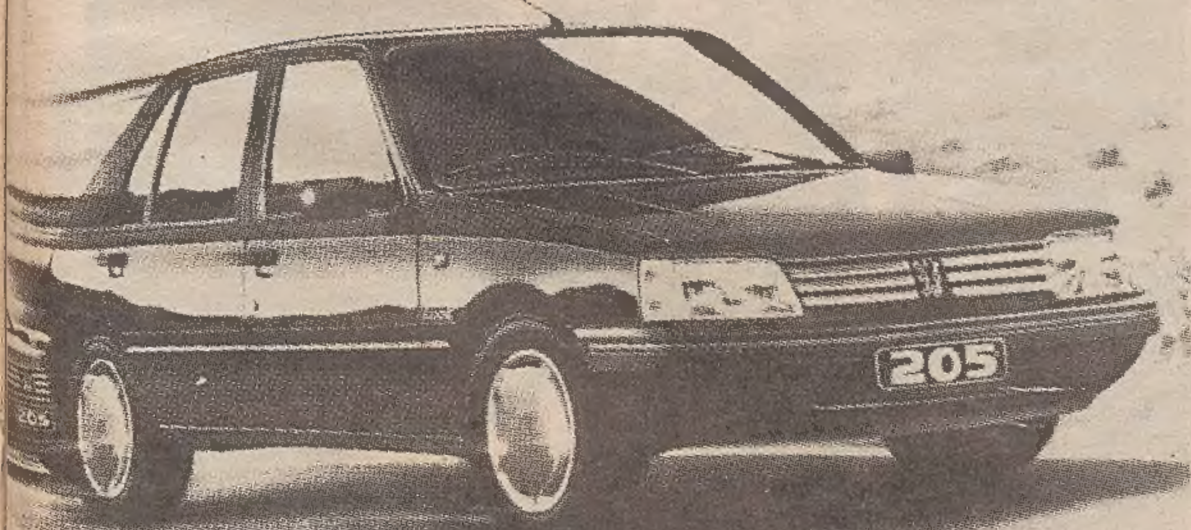
MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Fiat 127 1050	1985	sì	ZAGARIA
Fiat 126 P4	1982		ZAGARIA
Fiat Panda 30	1985	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Uno 45	1984	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Ritmo 60 CL	1984	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Ritmo 60 CL	1986	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Volvo 345 GLT 2.0	1984	3 m.	AUTOSANDRA
Renault R5 TL 950	1983	3 m.	L. DAGRI
Ford Fiesta 1100 Ghia	1985	sì	GIROMETTA
Innocenti Mini Tre SE	1986	sì.	GIROMETTA
Alfa Romeo Giulietta 1.8	1981		LOVE CAR
Fiat Uno 45 Fire	1985	3 m.	DAGRI
Renault R9 TSE 1.4	1983	3 m.	DAGRI
Fiat Panda 45S	1985	3 m.	SERRI
Ford Fiesta Sport 1.1	1980	3 m.	SERRI
Lada Samara 1300	1988		GIROMETTA
Innocenti Mini 3 SL	1984	3 m.	SERRI
Fiat Ritmo 105 S	1983	3 m.	SERRI
Renault R5 GTL 5 p.	1983	3 m.	L. DAGRI
Fiat Uno 55 S	1986	3 m.	L. DAGRI
Lancia Delta 1.3	1983	6 m.	PANAUTO
Ford Escort 1.3 GL	1983	6 m.	DINO CONTI
Fiat 126 Bis	1989	6 m.	DINO CONTI
Fiat Panda 45S	1984	6 m.	DINO CONTI
A112 Elegant	1983		ZAGARIA
Lancia Delta 1300	1983	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno 45 3p	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Bmw 520 automatica	1981	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Bmw 520 iniezione	1983	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Renault Super5 TL	1985	3 m.	L. DAGRI
Ford Escort 1.1	1986	3 m.	L. DAGRI
Renault R5 TX	1982	sì	GIROMETTA
Renault R14 TL	1982		ZAGARIA
VW Polo CL	1986	3 m.	CATULLO
Fiat Uno 45S Fire	1985		CATULLO
Lancia Prisma 1.6	1985		CATULLO
Seat Ronda GL 1.2	1986	sì	ALPINA
Opel Ascona 1300	1983	3 m.	CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
VW Scirocco 1300 GT	1983	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1100L 5m	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Seat Ibiza 1200 XL	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Lancia Delta 1500	1982	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Regata 70	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Fiesta 1100 L	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Y10 Fire	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Alfa 33 1300S	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1100 Laser	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat 127 1050	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault Super 5 GTL	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault R9 1200	1986	3 m.	DAGRI
Fiat Uno 45	1985	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Cagiva C 12	1990		PADOVAN & DE CARLI
Seat Ronda GLX	1983	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Austin Metro Special	1983	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Seat Ibiza GL 1.2	1985	sì	ALPINA
Autobianchi A112 LX	1983	sì	GIROMETTA

VETTURE
da 6 a 9,9
MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Fiat Uno 60S 3p 5m	1987	sì	ALPINA
Fiat Regata 1.5 S 5m	1986	sì	ALPINA
Fiat Panda 1000 S 5m	1986	sì	ALPINA
Skoda 1.3 Favorit 5m	1989	sì	ALPINA
Seat Ibiza 1.5 GLX	1986	sì	ALPINA
VW Golf GI 1600	1986	6 m.	A. CATULLO
Peugeot 205 Open	1988		A. CATULLO
Autobianchi Y10 LX	1986	3 m.	A. CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Seat Ibiza GLX 1.2 3 p.	1989	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 213 SE	1985	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Panda 750 CL	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Panda 4x4	1985	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Tipo 1.4	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Autobianchi Y10 Fire	1989	12 m.	L. DAGRI
Renault R4 950	1989	12 m.	L. DAGRI
Renault S.5 GT turbo	1986	3 m.	L. DAGRI
Lada Niva 4X4	1989	12 m.	L. DAGRI
Renault Super 5 GTR	1988	12 m.	L. DAGRI
Citroen AX TZS	1988	6 m.	DINO CONTI
Fiat Regata 70S	1986	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 60S	1987	6 m.	DINO CONTI
Peugeot 505 TRD	1985	6 m.	DINO CONTI
Renault R4 TL	1989	6 m.	DINO CONTI
Fiat Ritmo 130 TC	1986	6 m.	DINO CONTI
Mercedes 240 TD S.W.	1982		A. GIROMETTA
Bmw 520 i	1984	sì	A. GIROMETTA
Alfa 33 SW 4x4 1500	1985	sì	A. GIROMETTA
Fiat Ritmo Abarth 130	1986	sì	A. GIROMETTA
Fiat Ritmo Cabrio 70S	1985	sì	A. GIROMETTA
Fiat Ritmo 70 automatica	1985		LOVE CAR
Fiat Regata 100 S i.e.	1987	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 XS	1987	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Citroen AX 11 TRE	1988	6 m.	PANAUTO
Fiat Regata 70 S	1985	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno Turbo	1985	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno 60 S 3 p.	1987	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno 70 SL	1986	6 m.	PANAUTO
Renault R11	1987	6 m.	PANAUTO
Peugeot 205 XS	1987	3 m.	SERRI
Fiat Panda 750 Super	1987	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Panda 1000 S	1987		TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Fiorino furg. diesel	1985	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat 900 e furgone	1985	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI

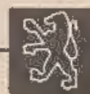


Nuovi colori in libertà.
205 COLOR LINE.

Una 205 della nuova generazione, la Color Line. L'agilità fatta automobile. 1124 cm³, 157 km/h, 3 e 5 porte. Una profusione di colori all'attacco che distinguono il tuo modo di stare alla guida: vivaci moquettes, rivestimenti dei sedili in panno, vetri azzurrati. Fuori, un'estensione di possibilità in bianco, rosso, nero e grigio metallizzato. Uno striping laterale deciso e originale, più tergilavalunotto e cerchi sportivi. Per muoversi in piena libertà, ci vuole una personalità brillante. D'azione e di colori: quella della nuova 205 Color Line. Peugeot 205. Il mito si rinnova.

Da lire **11.980.000** chiavi in mano. **PEUGEOT 205** *Che numero!*

PADOVAN & DE CARLI
PEUGEOT TALBOT
VIA FLAVIÀ, 47 TRIESTE ☎ 827782



PEUGEOT.

L'USATO A TRIESTE

QUOTAZIONI UFFICIALI VALIDE FINO AL 30 APRILE

CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Austin Metro Myfair	1987	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Renault R11 TSE	1985	sì	ZAGARIA
Fiat Uno 45 Fire	1987	sì	ZAGARIA
Renault S 5 Flash	1987		ZAGARIA
S5 Gt Turbo	1985		ZAGARIA
Fiat Uno 70 SX	1985	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Uno 45 SL	1986	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Uno 45 SL	1988	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Renault R4 TL	1986	sì	ZAGARIA
Renault R11 TSE	1987	sì	ZAGARIA
Renault Super 5 1.4 TSE	1985	6 m.	AUTOSANDRA
Renault R9 Spring	1987		ZAGARIA
Renault S 5 GTR	1988	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Regata 70S	1984		ZAGARIA
Fiat Uno 60S	1986	3 m.	SERRI
Ford Orion 1.6 Ghia	1987	6 m.	DINO CONTI
Saab 900 Turbo 8 Sedan	1983		A. GIROMETTA
Fiat Uno 70 SX Digit	1988	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Panda 4x4 Fire	1986	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Ritmo Abarth 130	1984	3 m.	A. CATULLO
Peugeot 205 GT	1984		LOVECAR
Opel Kadett 1.3 GLS 4 p.	1986	12 m.	LOVECAR
Mercedes Benz 240 TS	1980		NASCIMBEN
A.R. 1750 GT	1971	6 m.	PANAUTO
Autobianchi Y10 LX	1988	6 m.	PANAUTO
Fiat Ritmo Cabrio Palinuro	1988	6 m.	PANAUTO
Ford Escort 1.6 Ghia	1987	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 45	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen BX 1.4	1986	6 m.	DINO CONTI
Lancia Prisma 1.5	1986	6 m.	CATULLO
Renault Super5 GTX	1987	6 m.	CATULLO
Fiat Uno turbo	1986		CATULLO
Autobianchi Y10 LX	1987	6 m.	CATULLO
Peugeot 309 Profil	1986	6 m.	CATULLO
VW Golf 1300 C 3p	1985		DINO CONTI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Mercedes Benz 200	1982		NASCIMBEN
Renault Super 5 1.1 3 p.	1986	6 m.	AUTOSANDRA
Ford Orion 1.4	1986	6 m.	AUTOSANDRA
Peugeot 205 XS	1986	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Renault R11 TL 1.2	1988	12 m.	L. DAGRI
Alfa Romeo 1700 Q.V.	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1300 GMe	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1.3 s.w.	1987	12 m.	LA CONCESSIONARIA
Lancia Delta 1600 GT	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno 45 5p	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
VW Golf Gti 1800	1985		LA CONCESSIONARIA
VW Golf 1300 3p	1987		LA CONCESSIONARIA
Citroen AX 3	1989	3 m.	SERRI
Opel Kadett 1.3 5 p.	1986	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.3 GT	1983	3 m.	SERRI
Renault Super5 GTR	1988		ZAGARIA
Lancia Delta 1.6 GT	1984		ZAGARIA
Opel Corsa	1988		ZAGARIA
VW Polo CL	1987		CATULLO
Fiat Uno 70 SX Digitale	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Opel Kadett 1300 GT	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1.4 CLX	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Orion 1.4 CLX	1987	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault Super 5	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Regata 100 S	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Volvo 360 1.7 5 p.	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Fiorino vetrato 1.1	1989	12 m.	DAGRI
Renault Super 5 TSE	1985	3 m.	DAGRI
Lancia Delta LX	1984	3 m.	DAGRI
BMW 320 i. tetto aprib.	1984	6 m.	GIENNE
Fiat Ritmo 130 Abarth	1986		GIENNE
Citroen BX 16 TRS	1985	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Lancia Delta autom.	1987	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Seat Ibiza GLX 1.5	1986	sì	ALPINA

VETTURE da 10 a 14,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Opel Kadett GT 1.3	1989	6 m.	A. CATULLO
Fiat Tipo Digit 1.4	1989	6 m.	AUTOSANDRA
Alfa 33 SW 1.5	1985	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 213 SE T.A.	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 213 S	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Alfa 33 1.5 T.I.	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Suzuki 410	1988	6 m.	DINO CONTI
Seat Ibiza SXI	1988	6 m.	DINO CONTI
Range Rover A.C.	1979		GIENNE
Lancia Delta I.E. HF turbo	1987	12 m.	GIENNE
Lancia Prisma Integrale	1988	3 m.	GIENNE
Opel SW 1.3 GL	1987	12 m.	GIENNE
Fiat Tipo 1.4	1988	12 m.	GIENNE
VW Golf GTI T.A.	1985	3 m.	GIENNE
Daihatsu Rocky ben.	1986	12 m.	GIENNE
Ford Skorpio	1986	3 m.	GIENNE
Fiat Croma I.E. turbo	1986	sì	GIROMETTA
VW Golf 1800 GTI	1987	sì	GIROMETTA
VW Golf GTI 3p.	1986	12 m.	LOVE CAR
Peugeot 405 GR 1.6	1988	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Suzuki SJ 410 acc.	1989	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Citroen AX GT	1989	6 m.	PANAUTO
Fiat Tipo 1.6 Digit	1989	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Alfa 33 1.3 S	1988	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Croma T.D.	1987	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Regata 70S	1985	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Regata 70	1987	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Regata 100S	1985	3 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Tipo Digit 1.4	1989	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
A.R. 75	1988	12 m.	TRIESTE AUTOMOBILI
Volvo 360 GLE	1987	12 m.	LOVE CAR
Ford Sierra 2000 i. S	1989	12 m.	LA CONCESSIONARIA

ALPINA	Basovizza, tel. 226600 Piazza Dalmazia 3 Tel. 362821
Gienne Autoest	Via Flavia 200 Telefono 827032
PANAUTO	Strada della Rosandra 2 Telefono 820948
Autosalone Catullo	Via Fabio Severo 52 Tel. 568331/568332
GIROMETTA	Via Franca 4/2 Telefono 304893, Trieste
NASCIMBEN	Zona Industriale Noghere S.S. 15 - Telefono 232277
Autosandra	Via Flavia Telefono (040) 829777
LA CONCESSIONARIA	Trieste - Via Caboto 24 Telefono 826181
Serri Tullio & Co.	Via Ginnastica 56 Via Brunner 14 Tel. 727069/724211
L. DAGRI	Via Flavia 118 Telefono (040) 281212-3
LOVE CAR	Strada d. Rosandra 50, Z.I. Tel. 281365/830308
Trieste Automobili	Via dei Giacinti 2, tel. 040/411950 Via di Roiano 6, tel. 413337 Via Flavia 104, tel. 827231/813242 Via Br. Casale 1 - Tel. 828281
DINO CONTI	Via Flavia Telefono 820948
Padovan & De Carli	Via Flavia 47 (Ts) Telefono 827782
ZAGARIA	Trieste - Piazza Sansovino 2 Telefono 308702

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
VW Golf 1800 Gti TA	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Citroen BX 1900 Gti	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Lancia Thema TD access.	1986	6 m.	PANAUTO
A.R. 75 1600	1987	6 m.	PANAUTO
Fiat Panda 4x4 Sisley	1987	6 m.	PANAUTO
VW Golf GL 1.3	1988	6 m.	DINO CONTI
VW Golf Syncro	1986	6 m.	DINO CONTI
VW Golf Manhattan	1989	6 m.	DINO CONTI
Maserati Biturbo	1983	6 m.	DINO CONTI
Renault R21 RS	1987	6 m.	DINO CONTI
Opel Corsa 1.6 GSI	1988	6 m.	DINO CONTI
VW Golf GTI	1987	6 m.	A. CATULLO
VW Golf 1600	1988	si	GIROMETTA
Suzuki Sj 413 JX H.T.	1985	6 m.	AUTOSANDRA
VW Golf 1.3 5 p.	89	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Croma CHT	88	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Alfa Romeo 33 1.5 S.W.	86	3 m.	A. CATULLO
Lancia Delta GT I.E.	87	3 m.	A. CATULLO
Fiat Regata 100 S I.E. SW	87	12 m.	LOVE CAR
Range Rover 3p.	1981		ZAGARIA
Kawasaki ZXR Stinger	1990		ZAGARIA
Fiat Croma 2000 I.E. Turbo	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Suzuki	1987	3 m.	CATULLO
VW Golf GL 1.6	1987	6 m.	CATULLO
Fiat Tipo 1.4 DGT	1989	12 m.	LOVE CAR
Lancia Delta 1.3 LX	1988	12 m.	LOVE CAR
Alfa Romeo 33 s.w. 4X4	1988	3 m.	SERRI
Alfa 75 1.8	1988	12 m.	DAGRI
Renault R21 Nevada TXE	1987	12 m.	DAGRI
Renault R19 TSE 1.4	1990	12 m.	DAGRI
Citroen BX 16 TRS t.a.	1987	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Renault R21 TSE	1986	si	GIROMETTA
Suzuki 413 S.A.	1986		NASCIMBEN

VETTURE
oltre 15
MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Renault R21 TSE A.C.	1989	12 m.	ALPINA
Mercedes 190 E.T.A	1984		CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Audi 200 Turbo 20 V	1990	6 m.	CATULLO
Range Rover 3.5 5p	1981	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 820 Sterling	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Suzuki Vitara 1.6 JLX	1989	6 m.	AUTOSANDRA
VW Golf GTI 1.8 3p AC	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Mercedes 230 16v	1987	6 m.	DINO CONTI
Opel Vectra 2000 CD	1990	6 m.	DINO CONTI
Bmw 325 Touring Abs	1988	12 m.	GIENNE
Bmw 320i cabrio Abs	1985	12 m.	GIENNE
Bmw 318i Touring TA*	1990	32 m.	GIENNE
Volvo 740 SW Turbo intercooler	1986	3 m.	GIENNE
Ford Cosworth Sierra	1988	12 m.	GIENNE
Rover 820 Sterling AC	1988	12 m.	GIENNE
Saab 900 turbo 1.6 Sedan	1988	si	GIROMETTA
Saab 9000 Turbo CD	1989	si	GIROMETTA
Saab 9000i 1.6 5p	1987	si	GIROMETTA
Saab 9000i 1.6 5p	1988	si	GIROMETTA
Alfa 75 T.S.	1987	si	GIROMETTA
Mercedes B. 200 T.A.	1986		NASCIMBEN
A.R. 75 Twin Spark	1989	6 m.	CATULLO
Volvo 740 GLE 2.0 I	1986	si	LOVE CAR
Volvo 740 Turbo 16 v SW	1990	casa	LOVE CAR
Maserati Biturbo 420 I	1987	12 m.	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 405 SRI AC	1990	12 m.	PADOVAN & DE CARLI
Lancia Thema SW TD AC	1988	12 m.	PADOVAN & DE CARLI
Lancia Thema i.e.	1988	12 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Croma i.e. turbo a.c.	1988		PADOVAN & DE CARLI
Fiat Croma 2000 IE	1988	6 m.	PANAUTO
Citroen CX 2.5 GTI turbo	1987	6 m.	PANAUTO
Citroen XM	1989	6 m.	PANAUTO
Peugeot 405 SRI 1.9	1987	6 m.	PANAUTO
Mercedes Benz 200 E Abs	1988	12 m.	NASCIMBEN
Mercedes Benz 200 E Abs	1986	12 m.	NASCIMBEN
Renault R25 TDX de luxe	1986	si	ZAGARIA
Renault R21 Nevada GTS	1990	si	ZAGARIA
Nissan Blue Bird turbo	1990	si	ZAGARIA

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Bmw 316 ie 3 p.	1989	6 m.	AUTOSANDRA
Volvo 740 GLE 2.0i ABS	1987	12 m.	LOVE CAR
VW Golf GTI 16v	1988		LOVE CAR
Volvo 480 Turbo	1989	12 m.	LOVE CAR
Volvo 240 GLE in.	1986	12 m.	LOVE CAR
Fiat Croma 2000 IE	1988	6 m.	PANAUTO
Mercedes 190 2.5 D	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Lancia Thema 2000 i.e.	1989	si	GIROMETTA
Daihatsu Rocky	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Volvo 740 GLE	1987	12 m.	LOVE CAR
Mercedes 190 E	1987		NASCIMBEN
Mercedes 190 E	1985		NASCIMBEN
Mercedes Benz 200 E ABS	1987	12 m.	NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 E	1986		NASCIMBEN
Chevrolet Blazer fuoristrada	1988		GIENNE
VW Golf GTI 5 p.	1990	6 m.	PANAUTO
Opel Omega C.D.	1989	6 m.	PANAUTO
Porsche 2.7S	1975	6 m.	PANAUTO
Alfa Romeo 75 1.8	1988	12 m.	LOVE CAR
Volvo 780 turbo intercooler	1987	12 m.	LOVE CAR
Volvo 740 Turbo 16 v	1990	casa	LOVE CAR
Audi 80 S	1989	12 m.	LOVE CAR
Ford Sierra Cosworth A.C.	1989		LA CONCESSIONARIA
Lancia Delta integrale 16 v	1990	si	TRIESTE AUTOMOBILI
Renault 21 Turbo	1990		ZAGARIA
Ford Scorpio 2000 Ghia	1990	12 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Scorpio 2000 i A.C.	1988	12 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort XR3J Cabrio	1988	12 m.	LA CONCESSIONARIA
Mercedes 190 E	1986	3 m.	GIENNE
Maserati 420	1986		GIENNE
Lancia Thema ie Turbo ABS	1986		GIENNE
Mitsubishi Pajero Exe	1988	6 m.	GIENNE
Chevrolet Blazer fuoristrada	1988		GIENNE
Lancia Thema 2.0 Turbo i.e.	1987	si	GIROMETTA
Lancia Delta integrale	1988	si	GIROMETTA
Saab 9000 Turbo 16	1987	si	GIROMETTA

catullo dà più spazio al servizio.

STEFANI PUBBLICITA

Da oltre 25 anni vendiamo Audi e Volkswagen. Sono ottime automobili, e venderle non è difficile, per nessuno.

Più difficile è fornire al cliente un servizio che sia all'altezza del prodotto. Per questo siamo molto felici quando i nostri clienti ci dicono che hanno acquistato da noi per il nostro servizio.

Per come li abbiamo ascoltati, consigliati, accontentati e seguiti. Il servizio è il nostro prodotto, il frutto del nostro lavoro e della nostra voglia di migliorare. Un prodotto indispensabile prima, durante e dopo la vendita.

Così, abbiamo voluto dedicare al nostro più importante prodotto, ancora più spazio.

Nasce catullo SERVIZI, il nuovo centro servizi automobilistici dell'autosalone catullo.

Express Service

Da catullo SERVIZI gli utenti Audi e Volkswagen troveranno Express Service, un servizio dedicato esclusivamente a loro.

Spesso ci sono lavori che richiedono un tempo limitato per la loro esecuzione, ma i tempi dell'officina specializzata obbligano a lunghe e scomode attese (anche di giorni, quando basterebbero magari pochi minuti).

Con Express Service, si entra da catullo SERVIZI, si mette l'auto su uno dei ponti disponibili, il tempo di effettuare il lavoro e... via, di nuovo in strada!

Express Service, per tutti gli utenti Audi e Volkswagen di Trieste e provincia è solo da catullo SERVIZI.



Quotazione catullo

L'altro nuovo servizio che offre catullo SERVIZI è Quotazione catullo, dedicato agli acquirenti dell'usato. Perchè siamo convinti che auto di seconda mano non voglia dire auto di seconda scelta.

Usato multimarca garantito e assistito dall'organizzazione catullo. Chi sceglie un'auto usata Quotazione catullo acquista ovviamente il servizio dell'autosalone catullo. Perchè l'automobile, nuova o usata è sempre un acquisto importante.

Questi sono i servizi che trovate oggi da catullo SERVIZI.

Ma abbiamo in cantiere altre iniziative, perchè da catullo lo spazio dedicato al servizio sia sempre più grande.

catullo SERVIZI

Trieste - via Fabio Severo 30 - Tel. 040/568331
orario: 8.30 - 12.30 / 15 - 19 - aperto da lunedì a sabato mattina